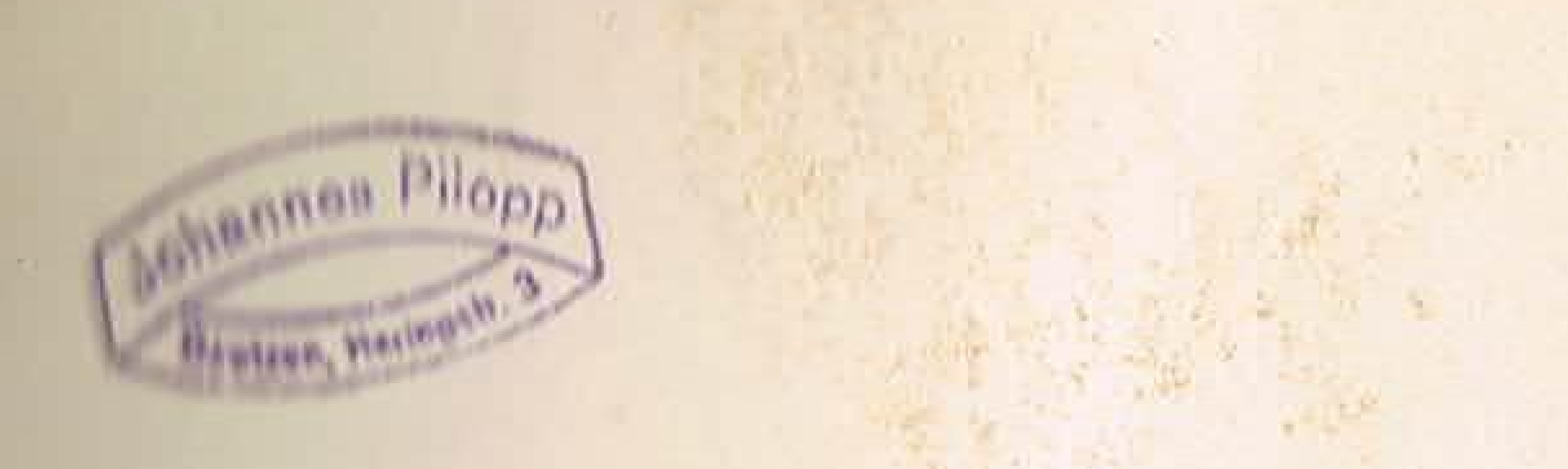
AFRIKA ZU UNSERN FÜSSEN

40 000 km Zeppelin-Kriegsfahrten

Lettow-Vorbeck entgegen





40000 km
Zeppelin-Kriegsfahrten

Afrika zu unsern Füßen

40 000 km Zeppelin-Kriegsfahrten

Lettow-Vorbeck entgegen

Von

Ingenieur J. Goebel

Unter Mitarbeit des Schiffsmeteorologen

Dr. Walter Förster



Verlag von K. F. Koehler in Leipzig

Druck: Bibliographisches Institut AG. in Leipzig

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Abbildungen

Vorwort

Zum ersten Male drang die Kenntnis von der **Afrikafahrt** des Marineluftschiffes L 59 im November 1917 durch ein Zeitungsinserat der Maybach-Motoren-Gesellschaft nach anderthalb Jahren in die Öffentlichkeit. Die Zeitungsreklame hat also den Schleier gelüftet. Daraufhin erst entschloß sich nun auch das Reichsmarineamt, einen knappen Bericht über diese Expedition von welthistorischer Bedeutung in die Tagespresse gelangen zu lassen. Das Gerücht von einer Zeppelin-Afrikafahrt war zwar bereits 1917 zur Kenntnis der Presse gekommen; von seiten der Zensur wurde diese Expedition damals aber als tiefstes Geheimnis eifersüchtig bewacht und jedwede Veröffentlichung streng untersagt. Auch wurden wir Augenzeugen jener Afrikafahrt damals im Hafen **Jambol** – dem südlichsten Luftschiffhafen Europas – zu tiefstem Stillschweigen verpflichtet.

Leider haben diese Vorsichtsmaßnahmen ihren Zweck nicht voll zu erfüllen vermocht; der Balkan, von alters her der Tummelplatz verschlagener Spionage, machte in dieser Hinsicht im Weltkriege keine Ausnahme. So sickerten Einzelheiten um Einzelheiten durch und man war in London bereits 1917 im allgemeinen recht gut über die L 59-Fahrt nach Chartum unterrichtet. Nicht zuletzt ist damit auch der Rückbeorderungsfunkspruch, der L 59 über dem Sudan erreichte, zu erklären.

Daß aber dieses Marineluftschiff bald darauf noch eine **zweite** Afrikafahrt, und zwar nach dem **Nildelta**, gemacht hat, dürfte

wohl erst durch diese Ausführungen zur Kenntnis der Öffentlichkeit kommen. –

Das vorliegende Buch erhebt keinen Anspruch auf militärischen oder wissenschaftlichen Wert, es soll vielmehr lediglich einen Ausschnitt weltgeschichtlich immerhin denkwürdiger Geschehnisse in unterhaltender Form bringen. Der ebenso landschaftlich wie geschichtlich interessante Schauplatz der geschilderten Luftschifffahrten bietet eine wahre Fülle spannenden Unterhaltungsstoffes, so daß man sich der Versuchung nicht erwehren kann, mehr sein Empfindungsleben in den Stoff zu verweben als sich auf technische, militärische oder wissenschaftliche Probleme zu versteifen. Diese werden alle nur, soweit zum besseren Verständnis notwendig, gestreift. Das vorliegende Buch gründet sich im wesentlichen neben den persönlichen Aufzeichnungen des Verfassers auf die amtlichen Akten des Reichs- und Marinearchivs, sowie auf das Kriegstagebuch des Luftschiffmeteorologen Dr. Walter Förster.

Darüber hinaus sei aber auch an dieser Stelle dankbar jener Herren gedacht, deren Anregungen nicht zuletzt dem vorliegenden Buche den Stempel der Gründlichkeit verliehen haben dürften. So hat der verdienstreiche Pionier der deutschen Luftschiffahrt, Dr. Eckener, technische Aufschlüsse gegeben, der Nestor der Afrikaforscher, Prof. Schweinfurth, geographische Ergänzungen geliefert, der unbesiegte General v. Lettow-Vorbeck ergänzend Stellung genommen, während die Kameraden Hauptmann Koreuber, Kommandant des LZ 101, Kapitänleutnant a. D. Sprenger, U-Bootkommandant im Mittelmeer, Major a. D. Serno, Kommandeur der Luftstreitkräfte im Orient, Hauptmann a. D. Kettenbeil und Pfannenstiel, Kommandeure der Flieger in Kleinasien, endlich Prof. Zupitza, der Urheber der Afrikafahrt, und Prof. Weickmann, Leiter der Hauptwetterwarte in Konstantinopel, sowie das Bayrische Kriegsarchiv im besonderen teils durch Lieferung sachlicher Beiträge, teils durch Hergabe von Bildvorlagen mitgewirkt haben.

Erfolg und Zweck dieser Luftschiffahrten ist zwar stets ein rein militärischer gewesen, doch der erzielte Fortschritt ist der ganzen Welt

zugute gekommen. Es besteht kein Zweifel, daß die Schöpfung deutschen Geistes, die Zeppelinluftschiffe, neben dem Riesenflugzeug der Zukunft berufen sind, den seit langem geplanten interkontinentalen Luftschiffdienst zu verwirklichen. Unser Friedensluftschiff „Graf Zeppelin“ hat durch seine erfolgreichen Fahrten in aller Welt bewiesen, daß die technischen Voraussetzungen für diese neue Möglichkeit eines weltumspannenden Schnellverkehrs voll gegeben sind. Und in berechtigtem Stolze blickt das ganze deutsche Volk auf diese Leistung deutscher Technik. Mit noch viel größerem Stolze aber darf es auf die nunmehr weit zurückliegende Fahrt des L 59 schauen. Legte doch dieses Fahrzeug unter unvergleichlich mißlicheren Bedingungen, nicht von hilfsbereiten Kriegsschiffen betreut, sondern von feindlichen Fliegern bedroht, ohne Unterstützung des Wetterdienstes der ganzen Welt, eine Strecke zurück, die fast der von Berlin bis Chicago gleichkommt. –

„Die Tat ist stumm“, sagte einst der Chef des deutschen Feldflugwesens. Dem deutschen Kriegsluftschiffer genügte das Bewußtsein treuer Pflichterfüllung: ihn verlangte nicht nach dem wohlfeilen Lorbeer der Pressereklame. Heute aber ist es nationale Pflicht, den Blick des deutschen Volkes auf jene stummen, schlichten Großtaten zu lenken, die aus dem Geist einer andern Zeit als der heutigen geboren waren. Beweisen uns die großen Fahrten des „Graf Zeppelin“ die Leistungsfähigkeit deutscher Technik, so legt die Fahrt des L 59 neben der rein technischen Probe noch Zeugnis ab von dem Geiste, der Deutschland einst groß gemacht hat, der Deutschlands Kämpfer im Weltkriege zu Taten befähigte, deren lauterer Klang selbst im gegnerischen Lager voller Bewunderung vernommen worden ist. „Exegi monumentum aere perennius“ durfte die später auf dem Felde der Ehre gebliebene Besatzung des L 59 von sich sagen. Deutsches Volk, mache deine Augen sehend und dein Herz offen für die mahnenden Denkmäler aus eiserner Zeit! Sie weisen dir den Weg nach oben.

Der Verfasser

Erstes Kapitel

SL X in Bulgarien

Die Entwicklung der kriegerischen Ereignisse des Jahres 1915 auf dem östlichen und südöstlichen Kriegsschauplatz ließ die Abstellung eines Luftkreuzers nach dem Balkan als zweckmäßig erscheinen. Rußland war durch die Frühjahrsoffensive der Mittelmächte in Galizien zunächst niedergeworfen. Seinem Wiedererstarken stand in erster Linie großer Mangel an technischem Material, vor allem an Munition, im Wege. Es konnte bei seiner unzureichenden Industrie diesen Mangel niemals aus eigener Kraft abstellen, war hierzu vielmehr auf die Unterstützung der Westmächte angewiesen. Den Weg durch die Ostsee verschloß die deutsche Flotte, den durch das Schwarze Meer Konstantinopel und die Dardanellen. Somit blieb nur der schwierige und den größten Teil des Jahres durch Eisgang versperrte Weg um das Nordkap herum nach der Murmanküste, von der aber damals noch keine Bahnverbindung nach dem Innern Rußlands führte. Die gesamte strategische Lage wies also die Entente gebieterisch darauf hin, einen der anderen beiden Wege gewaltsam zu öffnen, um das mächtige Rußland wieder zu einem vollwertigen Faktor in der strategischen Rechnung zu machen. Es leuchtet ein, daß die Wahl auf den südlichen Weg fiel.

Somit erschien die Stellung Konstantinopels vermehrter Sicherung bedürftig. Landungsversuche der Alliierten vom Ägäischen Meer her waren zunächst noch nicht zu erwarten, wohl aber Angriffe der russischen Schwarzmeerflotte gegen den Bosporus, unter Umständen auch Landungsversuche. Somit ergab sich die Notwendigkeit planmäßiger Überwachung der russischen Seestreitkräfte im Schwarzen Meer und, da der türkischen Flotte die dazu

erforderlichen leichten Aufklärungseinheiten (Kreuzer und Torpedoboote) fast ganz fehlten, sollte die Aufklärungstätigkeit eines Lenkluftschiffes diese ersetzen. Sein Aufgabenkreis ergab sich als folgender:

1. Die Kohlenversorgung Konstantinopels vollzog sich ausschließlich aus dem Kohlenbecken an der türkischen Ostküste des Schwarzen Meeres. Die in Betracht kommenden Häfen Songuldak und Koslu-Bai liegen 200 Kilometer östlich des Bosporus. Der Verkehr der Kohlendampfer war durch die damals sehr lebhafte Tätigkeit der russischen Flotte stark gefährdet. Als besonders wichtig mußten daher Aufklärungsfahrten am Tage vor dem Kohlendampferwechsel angesehen werden.

2. Aufklärung zum Schutze des türkischen Küstenverkehrs im allgemeinen, sowie im besonderen des Pendelverkehrs Konstantinopel—Konstanza. In diesem Zusammenhange galt auch die Feststellung der Art und Weise des russischen Überwachungsdienstes im Westbecken des Schwarzen Meeres.

3. Aufsuchung und Festlegung der russischen Minenfelder vor dem Bosporus.

4. Fernaufklärung bei Unternehmungen der Kriegsschiffe „Goeben“ und „Breslau“, weil zur Begleitung dieser beiden Einheiten damals keine genügend schnellen und leichten Streitkräfte vorhanden waren, die Russen dagegen über 13 Zerstörer, darunter neun der Bistryklasse mit 35 Seemeilen Geschwindigkeit, verfügten.

5. Sonderunternehmungen des Luftschiffes gegen Hafenanlagen und Schiffe in Sebastopol, desgleichen Batum. —

Im Dezember 1915 war man sich im Großen Hauptquartier darüber schlüssig geworden, das in Mannheim-Rheinau auf Stapel liegende Schütte-Lanz-Luftschiff dazu zu bestimmen, die Operationen der Mittelmächte auf dem südöstlichen Kriegsschauplatz zu unterstützen. Im Vordergrund stand die Aufgabe der Überwachung des Schwarzen Meeres, das nach Angabe der dort stationierten deutschen Seeflieger eine äußerst gute Sicht gewährleisten sollte.

Als geeignete Basis wurde Jambol in Bulgarien (Ost-Rumelien) gewählt. Oberst Thomsen, der ausführende Mitarbeiter des Feldflugchefs, legte im Verein mit dem Kommandeur der Flieger in Konstantinopel, Major Serno, den Hafenplatz in Jambol fest. Dieser wurde nach eingehender Überlegung den dortigen Witterungsverhältnissen entsprechend gewählt. Der Vorzug der

Luftschiffbasis bestand im wesentlichen in der geschützten Lage und der Regelmäßigkeit der dort herrschenden Windströmungen: 90 Prozent aller Winde lagen nämlich in Richtung der Luftschiffhalle.

Westlich ist Jambol von den Ausläufern des Balkangebirges in der Höhe von Sliven hart begrenzt: die Balkankette bildet also einen natürlichen Windfang der westlichen Winde, die in Europa ja am häufigsten auftreten. Im Norden legt sich der Kleine Balkan bei Kotel schützend vor die bis zum Schwarzen Meer sich erstreckende Tiefebene. — — —

Um die nachfolgenden Schilderungen verständnisvoll mitempfinden zu können, ist es unerläßlich, daß sich der Leser zuerst mit dem konstruktiven Aufbau eines Lenkluftschiffes, wenigstens in großen Zügen, bekanntmacht.

Das Starrluftschiff hat gegenüber den anderen Systemen — dem halbstarren und unstarren — die Oberhand gewonnen und in den Zeppelin- und Schütte-Lanz-Schiffen zu beachtenswerten technischen Leistungen geführt. An die damaligen Leistungen der Luftschiffe darf man natürlich nicht den Maßstab der heutigen Luftfahrtechnik anlegen. Mehr denn alles andere ist Luftschifftechnik Entwicklung, und der für Amerika von der Zeppelin-Luftschiffbau-Gesellschaft gebaute LZ-126-Typ dürfte z. B. schon eine Verdopplung der damaligen Leistungsfähigkeit bedeuten. Um so anerkennenswerter sind aber die Leistungen einer Epoche der Entwicklung gegenüber einer Zeit, der alle Erfahrungen der fünf Kriegsjahre restlos vorliegen.

Das im Dezember 1915 in Mannheim-Rheinau auf Stapel gelegte Schütte-Lanz-Luftschiff SL X hatte eine Gesamtlänge von 173 Meter. Der Durchmesser des Tragkörpers betrug 20,1 Meter. Der Gesamtgasraum belief sich auf 38650 Kubikmeter. Die Nutzlast ergab rund 21000 Kilogramm. Das Schiff entwickelte bei herabgelassenen Antennen (Luftdrähte) und aufgestellten Maschinengewehren eine Höchstfahrgeschwindigkeit von 25 Metersekunden. Das Gesamtleergewicht des Luftschiffes bezifferte sich auf 26400 Kilogramm.

Das Schiffsgerippe. Bei SL X bestand im Gegensatz zu den aus Aluminium gebauten Z-Schiffen das Hauptgerippe aus Holz, dem durch „Räuchern und Harzen“ eine gewisse Imprägnierung verliehen worden ist. Als Bindemittel wurde — wie dies ja bei den Propellern auch geschah — ein Kaltleim verwandt, dessen Bindekraft in keiner Weise von der Feuchtigkeit beeinträchtigt werden kann.

Die Sohle des Gerippes trägt den Laufgang, der mitten durch die gesamte Schiffslänge führt. Dieser ist so eingerichtet, daß er Ballast, Benzin, Bomben usw. aufzunehmen vermag. Wichtige Teile des Laufganges sind mit Leuchtfarbe gestrichen, so daß dieser nachts ohne Schwierigkeit passiert werden konnte.

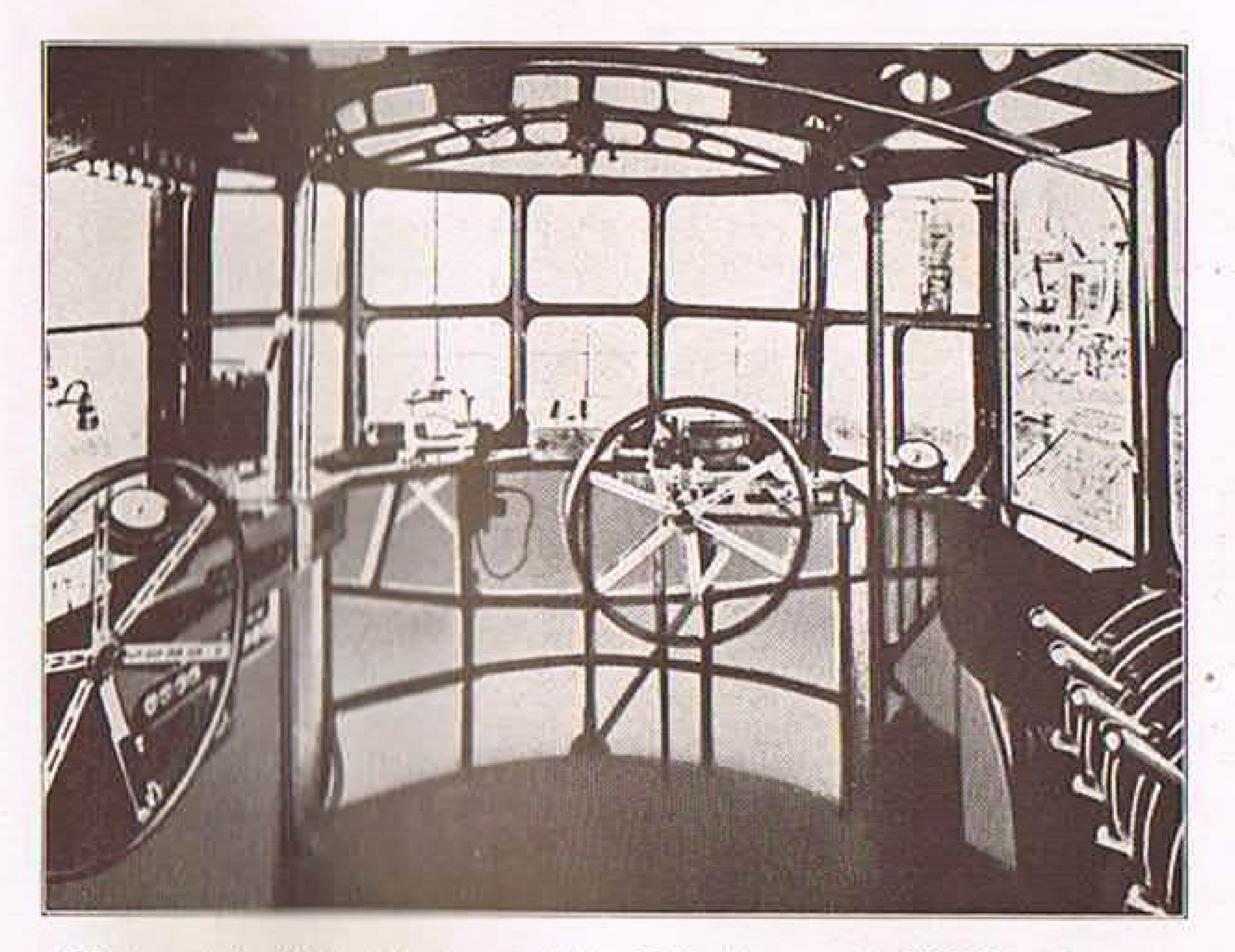
Außen ist das Hauptgerippe durch eine Hülle aus zelloniertem Baumwollstoff umkleidet. Die Zellonierung soll den Reibungswiderstand der Luft vermindern.

Die Gaszellen. In den einzelnen Abteilungen des Schiffsgerippes liegen die Ballonetts oder Einzelzellen. Diese bilden mit ihrer Wasserstoffgasfüllung die eigentlichen Träger des Luftschiffes. Die Zellen sind aus Stoffhaut geschneidert, die aus einer Lage Baumwollstoff und mehreren darüber geklebten Lagen Darmhaut (Goldschlägerhaut) besteht.

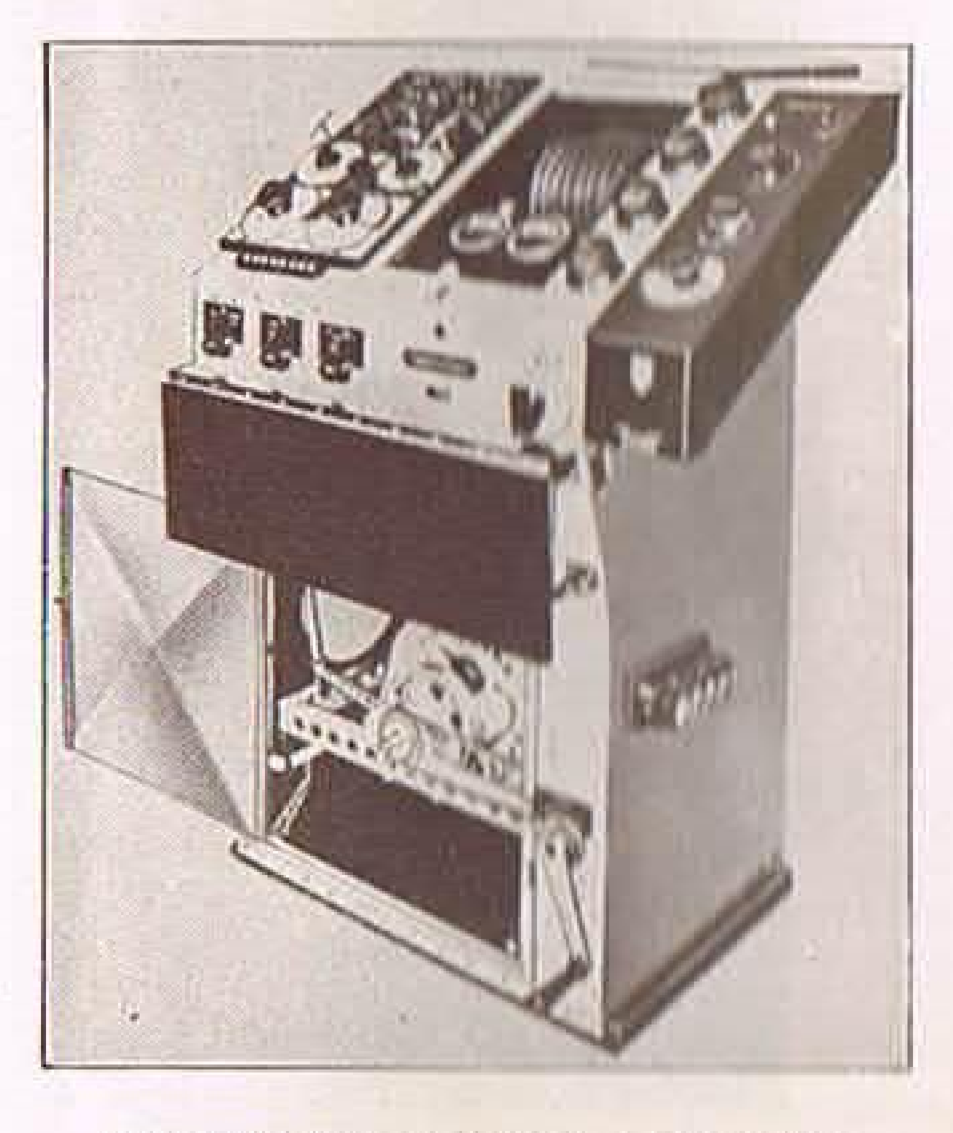
Beim Aufstieg sinkt auf je 80 Meter Erhebung der Luftdruck um ein Prozent; nach Erreichung einer gewissen Höhe müssen sich die Ballonetts also naturgemäß ausdehnen. Um nun einem Platzen der Zellen vorzubeugen, sind außer den Manövrierventilen im Boden der Zellen noch Überdruckventile in erreichbarer Höhe des Laufganges angeordnet. Diese münden in Gasschächte, welche gleichzeitig zur Entlüftung des Laufganges dienen.

Wenn nun das Luftschiff aus den oben am First befindlichen „Schachthutzen“ Gas abbläst, so zieht ein Faden von Knallgas über seinen Rücken hinweg. Denn dadurch, daß sich das Wasserstoffgas mit dem Sauerstoff der atmosphärischen Luft vermischt, bildet sich jenes, den Luftschiffen schon gefährlich gewordene Knallgas. Bei aufkommendem Gewitter besteht daher immer die Gefahr, daß der Blitz diesen Knallgasfaden durchschlägt und ihn samt dem Luftschiff zur Explosion bringen kann. Diese Knallgasschwaden oder -wolken brauchen eine gewisse Zeit, um sich mit der Außenluft so weit zu vermischen, daß sie für das Schiff ungefährlich werden. Die künftige Verwendung des Heliumgases als Füllstoff der Ballonetts dürfte jedwede Feuer- und Explosionsgefahr im Luftverkehr der Zukunft ausschließen. Eine offene Frage ist es aber noch, ob genügend Heliumgas für eine auf größerer Basis beruhende Luftfahrepoche herangeschafft werden kann.

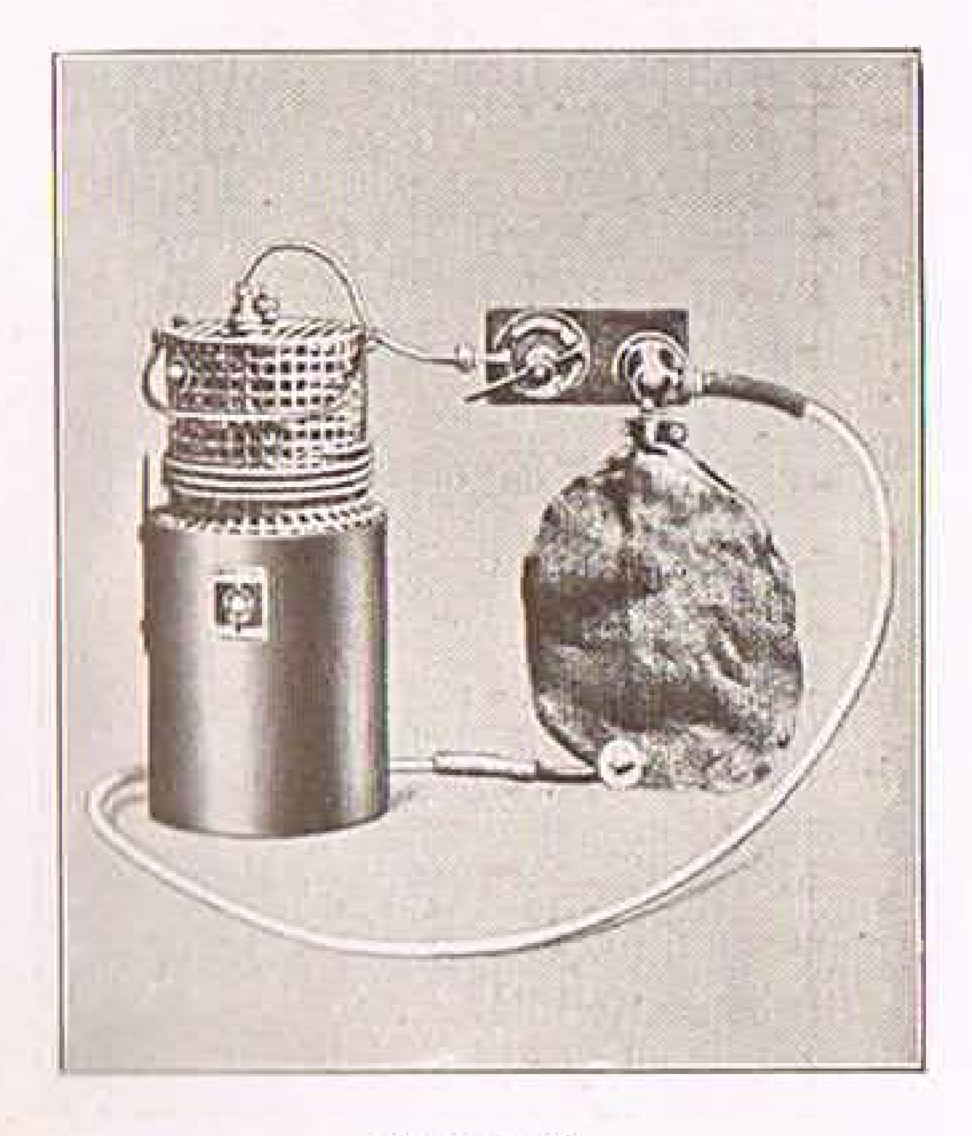
Dämpfungsflächen. Soll ein Luftschiff die zufolge seiner Konstruktion erreichbare größtmögliche Eigengeschwindigkeit auch wirklich erzielen, so muß der Tragkörper in der Längs- und Querrichtung genügend stabilisiert sein. Es müssen die bei Änderungen der Vortriebskraft oder bei der Einwirkung äußerer Kräfte, aber



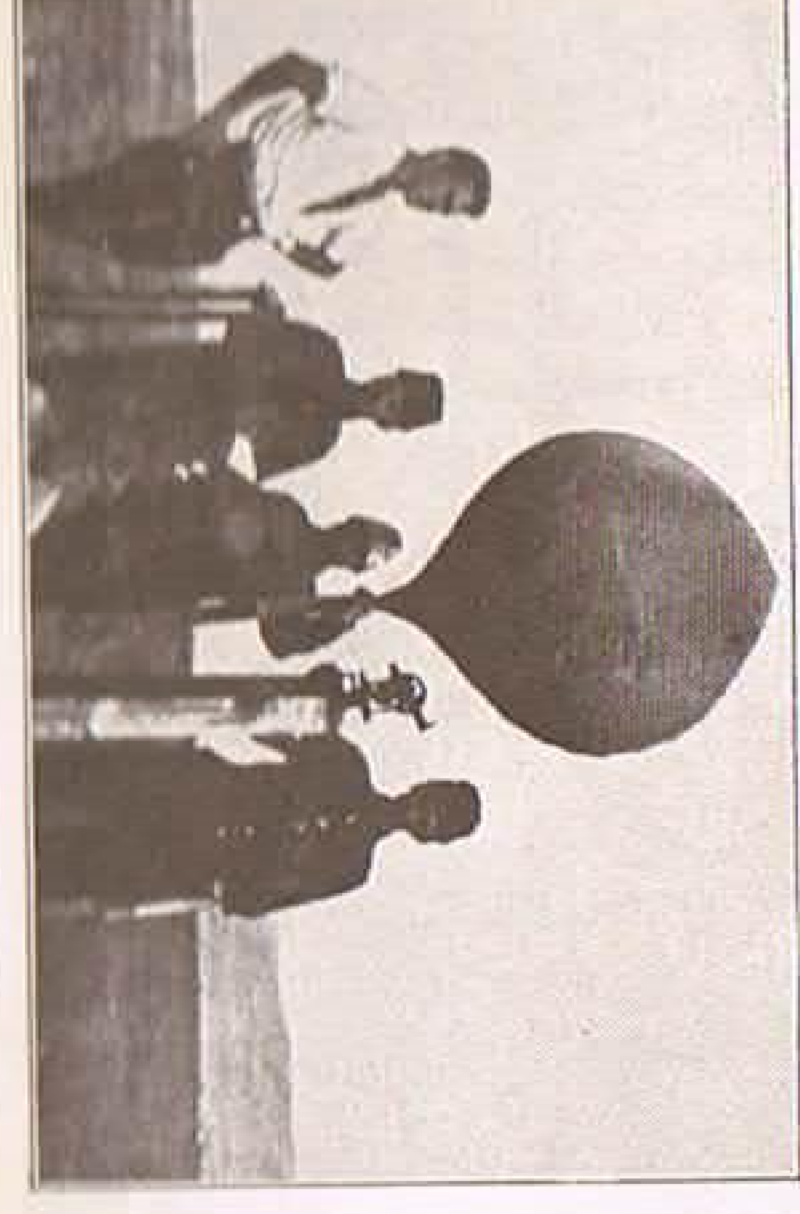
Führergondel. Links Höhensteuer, Mitte Seitensteuer, rechts Maschinentelegraph



Funkenstation an Bord des Luftschiffes



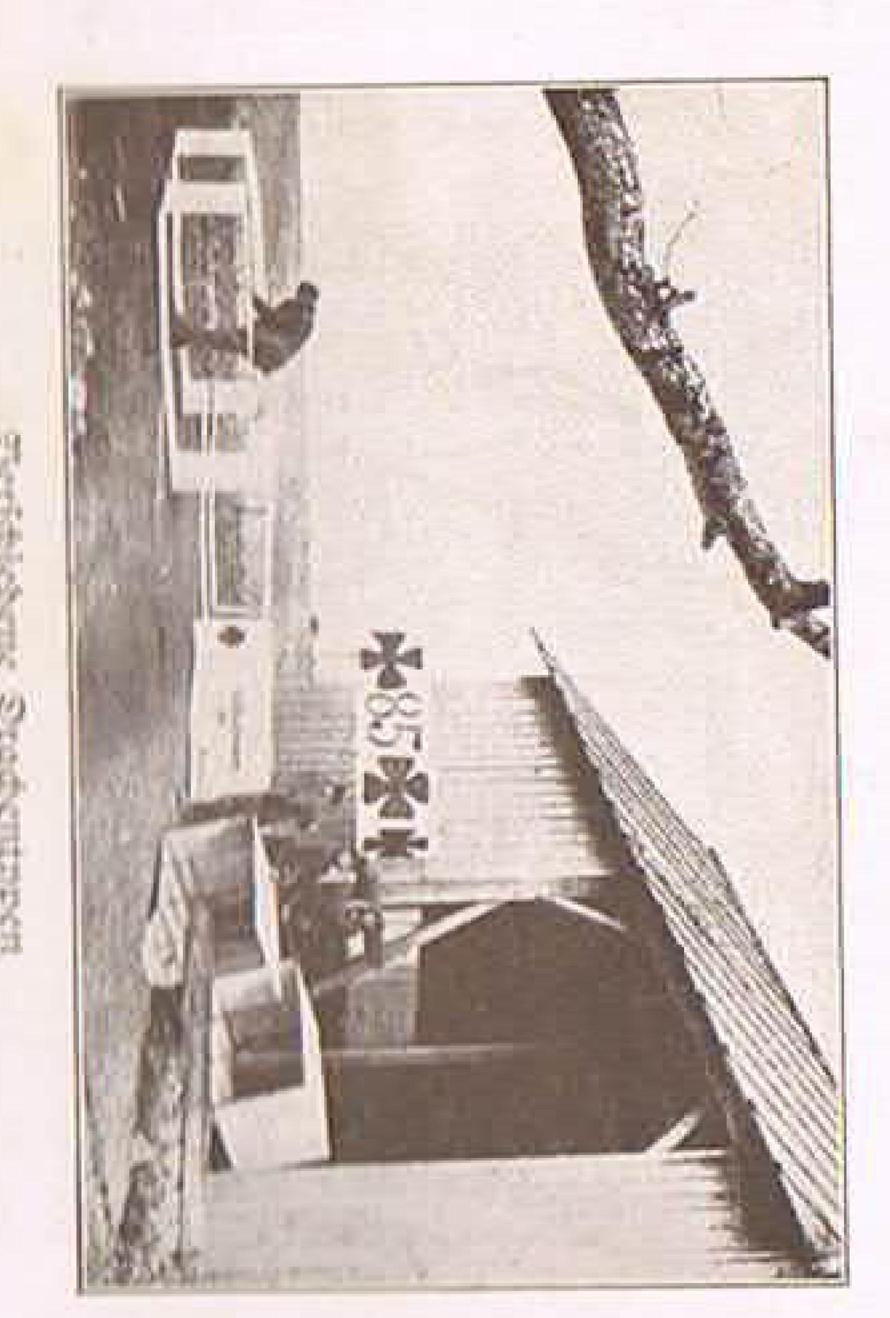
Atemgerät



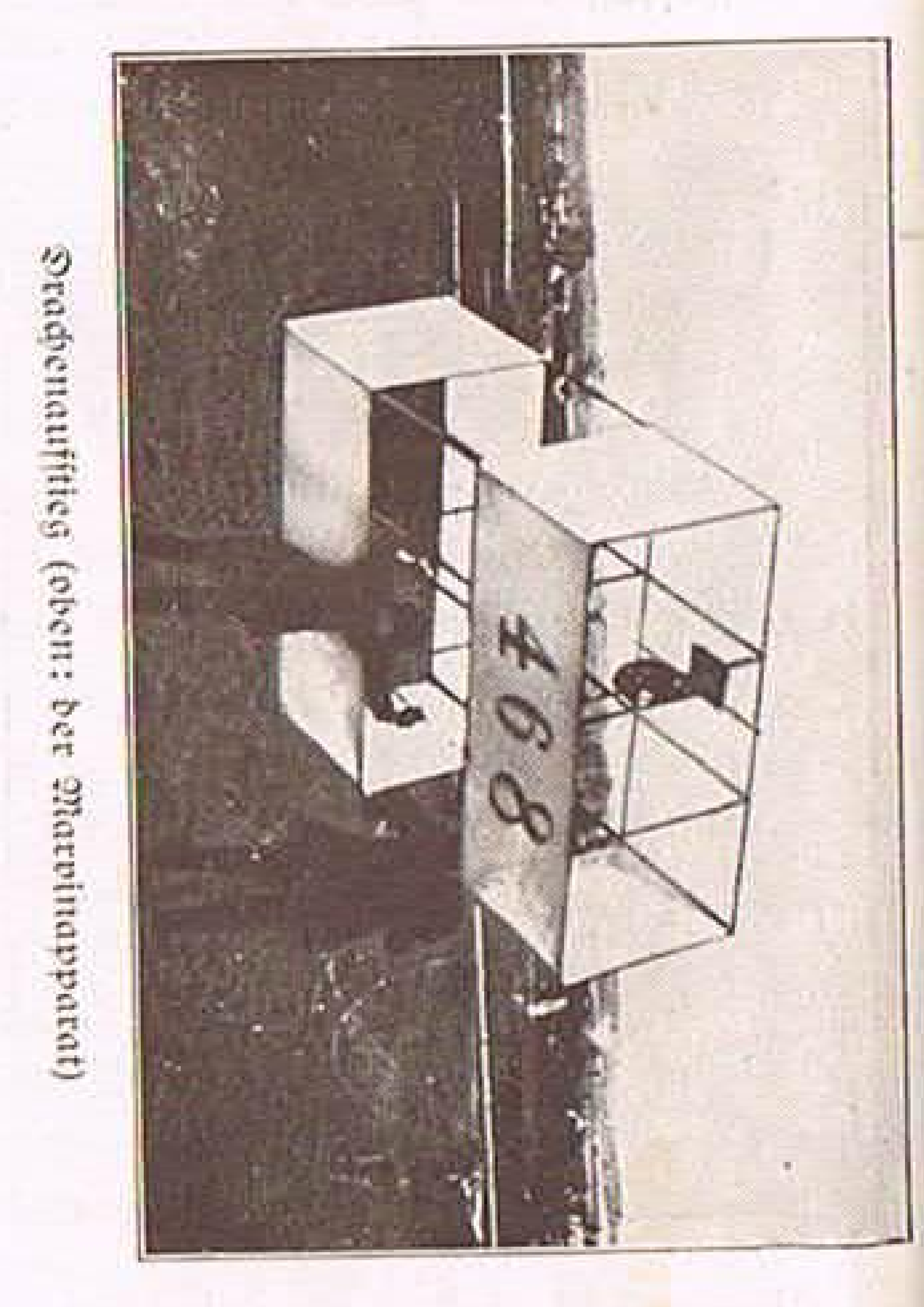
Vor der Höhenwindmessung mit [illegible] ([illegible])



Vor der Höhenwindmessung mit Gummiballon



Verschiedene Drachentypen



Drachenaufstieg (oben: der Marineapparat)

auch bei Veränderungen der Gewichtsverteilung in den Gondeln auftretenden Schwingungen tunlichst gering sein und auch möglichst rasch gedämpft werden. Dies geschieht durch die Anordnung von wagerechten und lotrechten Flächen am Heck des Luftschiffes. Die Dämpfungsflossen bilden gleichzeitig die Träger der Höhen- und Seitenruder und mit ihnen das Leitwerk.

Die Gondeln sind durchweg in Form eines Bootes gehalten. Stahlrohr und Aluminium bilden die Hauptbestandteile derselben. Dem Unterteil der Gondeln wird durch Anordnung von Puffern, Kufen und Knickstützen ein prallverminderndes Gegengewicht verliehen. Die Führergondel, die sich vorn befindet, stellt das Hirn des Luftschiffes dar. Jede Motorengondel bildet eine selbständige Maschinenanlage, die unabhängig von den anderen Motoren für sich arbeiten kann. Die Gondeln sind mit Zellonfenstern verkleidet. Ihre Aufhängung geht aus den Illustrationen hervor.

Die Motore. Die Entstehungsgeschichte der Luftschiffe reicht zurück bis fast in die erste Zeit der Entwicklung der Verbrennungsmotoren für flüssigen Betriebsstoff, sie ist also nicht zuletzt auch eine Motorenfrage. Die anfangs zur Verfügung stehenden Motore waren mehr oder weniger für Zwecke des Luftfahrwesens umgebaute Rennwagenmotore, die wohl genügten, um den Nachweis der Möglichkeit des Luftfahrwesens zu erbringen und unter günstigen Verhältnissen gelegentliche sportliche Höchstleistungen zu vollbringen; den Anforderungen eines tatsächlich praktischen Luftfahrwesens entsprachen diese Motore jedoch keineswegs. Die zielbewußte Schaffung von den Sonderzwecken des Luftschiffes oder Flugzeugs angepaßten Motoren setzte erst ein, nachdem die Pioniere des Luftfahrwesens mit den bescheidensten Mitteln allem Mißgeschick zum Trotz die Möglichkeit der Luftfahrt bewiesen hatten. Seit dieser Zeit erst wurde von seiten der deutschen Motorenindustrie der Entwicklung besonderer Flugmotoren die erforderliche Aufmerksamkeit gewidmet; und so ist der Flugmotorenbau eng mit dem Luftschiffbau verbunden. Ganz besonders trifft dieser Entwicklungsgang auf den Maybach-Motor zu, der unmittelbar aus den Anforderungen des Zeppelinluftschiffes heraus entstanden ist.

Maschinengewehre. Es befanden sich nur zwei Maschinengewehre an Bord, die anfangs auf der vorderen Plattform, später in einer Gondel mitgenommen werden konnten. Bei Angriffsfahrten wurden die Maschinengewehre, um Gewicht zu sparen, nicht immer mitgenommen. Viel konnte damit ja doch nicht ausgerichtet werden: nur der durch die Knallerei herbeigeführte

moralische Erfolg kam in Frage. Von der Gondel aus war die Manövrierfähigkeit eines Maschinengewehrs überhaupt sehr beschränkt, so daß der beste Maschinengewehrschütze sich hier höchst selten Lorbeeren holen konnte.

Bombenabwurf. Die Luftschiffe waren in der Lage, mehrere tausend Kilogramm Bomben mitzunehmen. Die fallbereiten Bomben pendelten in Reihen frei unter dem Schiffsrumpf. Der Abwurf der Zielbomben erfolgte auf elektrischem Wege, insofern die Aufhängehaken elektromagnetisch ausgelöst wurden. Der Tastkasten war in der Führergondel neben dem Zielfernrohr angebracht. Die Bomben konnten sowohl einzeln als auch gruppenweise abgeworfen werden.

Steuerruder. Die Leitungen der Höhen- und Seitensteuer waren im Laufgang angeordnet; ihre Betätigung erfolgte von der Führergondel aus. Im Falle einer Havarie des Steuerstandes konnte vom Innern des Schiffes aus mit Hilfsapparaten gesteuert werden. Die Lenkung des Luftschiffes nach rechts oder links erfolgte vermittels einer um eine lotrechte Achse drehbaren Fläche am Heck nach Art der Seeschiffsteuerung. Die Höhen- und Tiefensteuerung geschah vermittels einer um eine horizontale Achse drehbar gelagerten Fläche am Heck. Der Sitz dieser Vorrichtungen war, wie gesagt, an den Dämpfungsflächen des Schiffsrumpfes.

Die Benzintanks faßten 6–10000 Kilogramm Betriebsstoff, je nachdem, ob mit oder ohne Bomben gefahren wurde. Die Benzinleitung ging durch das ganze Schiff und war an die festen Benzinbehälter angeschlossen. In gleicher Weise war auch eine Druckleitung verlegt, die eine ununterbrochene Benzinzufuhr, auch bei Schräglagen des Luftschiffes, vermittelte.

Maschinentelegraphen. Diese wurden elektrisch betätigt und gaben sowohl optische als auch akustische Signale. In der Führergondel gab eine gasdichte Glocke den Anruf, während in den Maschinengondeln eine gasdichte elektrische Hupe das Anrufsignal vermittelte. Die Erteilung eines Kommandos erfolgte durch Zeigerstellung eines Hebelwerks.

Telephon. In der Führergondel befand sich die Haupttelephonstelle in Richtung der Maschinengondeln. Hier kam das System „Lautsprecher“ zur Verwendung. Die Hauptstation hatte Linienwähler nach den übrigen Gondelstationen. Bei voll laufenden Motoren war es jedoch immer sehr schwer, hier eine klare Verständigung zu erzielen. Für eine schnelle Rücksprache bei Motorstörungen war der Fernsprecher jedoch sehr zweckmäßig.

Ballastsäcke. Die Luftschiffe erhielten eine Anzahl Ballastsäcke und Ballasthosen, deren Fassungsvermögen einige hundert Kilogramm betrug. Anstatt Benzin konnten für diesen Ausfall natürlich weitere Ballasthosen ausgehängt werden, wodurch sich die Gesamtballastmenge ganz beträchtlich steigern ließ. Als Ballast wurde Wasser eingefüllt, die „Notbremse“ des Luftschiffes.

Die Bordfunkenstation. Diese war in dem hinteren Teil der Führergondel eingebaut und geradeso geräumig gehalten, daß zwei Funkentelegraphisten darin Platz nehmen konnten. Auf den technischen Teil dieser Funkentelegraphenstation wird später im Zusammenhang mit den Hafenfunkentelegraphenstationen des näheren eingegangen. Die Funkerkabine war vollkommen schalldicht gehalten.

Lichtmaschine. Zur Speisung der Lichtleitung und der Scheinwerfer befand sich auf der vorderen Motorengondel eine Dynamomaschine. Mehrere Akkumulatorenbatterien lieferten den Strom, wenn die Motore abgestellt waren.

Der Kompaß. Für das Kriegsflugwesen kam meist der „Fluidkompaß“ in Frage, also ein Flüssigkeitskompaß. Seine Richtmagnete sind an einem hohlen Schwimmkörper befestigt, der auf seiner Oberseite das Rosenblatt mit den Himmelsrichtungen trägt. Diese „Schwimmrose“ schwimmt in der Flüssigkeit des Kompaßkessels und ist daher Erschütterungen nicht ausgesetzt. Die Rose stellt sich dem Zug der Magnete folgend ein, so daß am Nullstrich des Kompaßkessels direkt der Kurs abgelesen werden kann. Die Aufhängung des Kessels geschieht mittels eines Kardangelenkes, so daß er in allen Lagen des Schiffes horizontal hängt.

Der Peilkompaß ist ein gewöhnlicher Kompaß, auf dessen Kesselrand eine Diopterviseinrichtung drehbar angebracht ist, deren Richtung auf der Kompaßrose abgelesen werden kann. Der Peilkompaß gestattet die unmittelbare Feststellung der Himmelsrichtung eines Punktes. Man visiert den Punkt an und liest auf der Rose ab und erhält so die Peilrichtung. Mit diesem Apparat läßt sich beispielsweise auch ein Gewitter, also der Blitz, anpeilen. Zur Beleuchtung der Navigationsapparate dienten nachts entweder kleine elektrische Lampen oder leuchtende Radiumrosenblätter.

Der Höhenmesser. Der Luftfahrer kann aus der Größe des Luftdruckes einen Schluß ziehen auf die Höhe, in der er sich gerade befindet. Liest er zum Beispiel an einem mitgenommenen Aneroidbarometer einen Luftdruck von 521 Millimeter ab, so ist das Luftschiff etwa 3000 Meter hoch. (Überholt durch „Echolot“.)

Das Variometer. Dieses Instrument zeigt auf einer Skala an, mit welcher Schnelligkeit das Schiff steigt oder fällt. Mit diesem Apparat kann der Höhensteurer jederzeit das Schiff in der Luft abwiegen, d. h. er kann feststellen, ob das Schiff bei abgestellten Motoren „schwimmen", also sich allein durch den Auftrieb seiner Gasfüllung in der betreffenden Höhenlage halten würde. Hierzu braucht er nur unter Zuhilfenahme einer Wasserwage das Schiff genau horizontal zu legen, damit es durch den Propellerzug der Motoren aerodynamisch weder nach oben noch nach unten getrieben wird, dann ergibt die Höhenlage, bei der das Variometer weder steigt noch fällt, die augenblickliche „Schwimmhöhe" des Luftschiffes.

Atemgerät. In Höhe von 4000 Meter und mehr mußte meist zur künstlichen Atmung geschritten werden. Das Heylandtsche Atemgerät hat hier vorzügliche Dienste geleistet; es wurde mit flüssiger Luft gefüllt. Durch allmähliches Verdampfen gelangt die künstliche Luft durch einen Schlauch in eine Atemmaske oder ein Mundstück. Es konnten in einem Atemgerät bis zu 2,5 Liter flüssige Luft mitgenommen werden. Eine andere Anordnung ist die, daß an der Gondeldecke entlang eine Schlauchleitung zu einem Gasometer, einer größeren Gasflasche, führt, die mit flüssiger Luft gefüllt ist. Tritt nun bei großer Höhe Luftmangel ein, dann schließt sich jeder mit einem Mundstück an die Schlauchleitung an und entnimmt, je nach Bedarf, künstliche Luft.

Der Fallschirm. Die Schirmhülle besteht aus dichter, imprägnierter und feuersicherer Seide. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, auf die verschiedenen Fallschirmtypen einzugehen. Die Wirkung ist immer die, daß sich der Schirm nach dem Absprung in etwa zwei bis drei Sekunden entfaltet. Nach diesem Fallraume sinkt er mit seiner Last in stetig gleichmäßiger Geschwindigkeit von etwa vier bis fünf Metersekunden bis zur Erde. Nach Überwindung der Scheu des Absprunges hat man ähnlich wie beim Freischwimmen ein Gefühl höchsten Behagens. So wurde der Absprung nicht selten als Sport geübt. Es soll aber keineswegs verschwiegen werden, daß ein Absprung bei böigem Wetter auch einige Hautschrammen auf dem Gewissen haben kann.

Die Besatzung. Führer des SL X war Hauptmann v. Wobeser. Außerdem gehörten zu dem Kommando: ein Erster Offizier, ein Nachrichtenoffizier, der auch Funkentelegraphieoffizier genannt wurde, ein Funkerunteroffizier, zwei Fahringenieure, drei Höhensteuerleute, zwei Seitensteuerleute, ein Spezialmaschinengewehrschütze, sowie acht Maschinisten.

Die verhältnismäßig große Anzahl der Maschinisten erklärt sich dadurch, daß es bei langen Fahrten nicht möglich war, mit nur einem Maschinisten pro Motor auszukommen. Namentlich bei Fahrten in großer Höhe und bei starker Kälte mußte die Möglichkeit, sich gegenseitig abzulösen, vorhanden sein. Auch konnte bei den häufig während der Fahrt auszuführenden Reparaturen an den Maschinen auf die Mitnahme von Hilfspersonal nicht verzichtet werden. Darüber hinaus war ja auch jeder einzelne Bordinsasse mit der Bedienung der Maschinengewehre hinlänglich vertraut.

Die Aufgabe des Funkentelegraphiepersonals bestand darin, Meldungen des Kommandanten abzugeben, Wetterdienst und sonstige Mitteilungen der Landfunkentelegraphiestationen aufzunehmen und den Verkehr mit den Peilstationen nötigenfalls zu unterhalten, denen stets vorher Funkentelegraphie- und Peilbereitschaft befohlen wurde.

Der Fahringenieur mußte den Führer in allen technischen Fragen beraten. Vor allem hatte er für die Instandhaltung sämtlicher Maschinen an Bord Sorge zu tragen. Während dem Ingenieur an Land die gesamte Schiffspflege oblag, überwachte er während der Fahrt den Lauf der Motore und die Tätigkeit der Maschinisten.

Der Höhensteurer prüfte den statischen Zustand des Luftschiffes und mußte den Kommandanten darüber laufend informieren. Von seiner Geschicklichkeit und Umsicht war das glatte Gelingen einer Landung bei böigem Wetter nicht zuletzt abhängig.

Der Seitensteurer hielt den vom Führer gegebenen Kurs aufrecht; beim Bombenabwurf hing alles von seiner Geistesgegenwart ab. Auch hatten die Steuerleute das Nachfüllen der Zellen zu überwachen; desgleichen mußten sie um die Pflege der Gaszellen bemüht bleiben.

Die Maschinisten hatten im Grunde genommen eine recht verantwortliche Aufgabe während der Fahrt. Wer der glückliche Besitzer eines Automobils ist, weiß, daß hier kleine Ursachen große Wirkungen hervorrufen können. Der Fahringenieur konnte ja auch nicht allgegenwärtig sein. Mehr denn alles andere war daher die Funktion eines Bordmaschinisten eine Vertrauensstellung. Diese Leute befanden sich auch gerade in keiner beneidenswerten Lage: in den Motorengondeln herrschte ein solcher Lärm, daß man sein eigenes Wort kaum verstehen konnte. Dazu kam noch die schlechte Luft und die ständig gebückte Lage, in welcher die Auf-

gabe erfüllt werden mußte. Wenn mal an Bord ein Mann ausfiel, dann war es auch in der Regel in der Maschinengondel.

Für die Besatzung von Luftschiffen eignete sich daher auch nur allerbestes Menschenmaterial, das mit Leib und Seele bei der Sache war. — — —

Diese kleine technische Unterhaltung war notwendig, um volles Verständnis der nachstehenden Schilderungen zu gewährleisten. Wir kommen jetzt zu diesen und — so folge mir denn, lieber Leser, losgelöst von den Fesseln der Erdenschwere, in das unendliche Meer des Äthers. Zukunftsfrohe Helden, die in höchstem Wagemut ihr Alles hergaben, haben hier um die Palme der Höchstleistung gerungen. Die Heimat uralter Völker, deren sehnendes Ahnen schon vor Jahrtausenden von dem frei im Luftmeer schwimmenden Menschen träumte, werden überflogen. Die Gräber und Trümmer verschollener Geschlechter bilden die Merksteine auf erdentrückten Bahnen deutschen Wagemutes. Kein Wunder, daß der Geist des Ikarus die Luftschiffer zuweilen zur Vorsicht mahnte. Doch ihnen waren zaghafte Anwandlungen fremd. Pflichterfüllung bis zum äußersten war ihre Losung. Lebten sie doch weniger, um glücklich zu sein, als um Pflichten zu erfüllen. — — —

Nachdem in der Heimat mit SL X einige gut verlaufene Probefahrten unternommen worden waren, stieg das Luftschiff am 21. Juni 1916 in Mannheim-Sandhofen zur Überführung nach Bulgarien auf.

Die Abfahrt in der Halle Sandhofen erfolgte um zwölf Uhr mitternachts. Die Motore und Steuerorgane arbeiteten trotz des böigen Wetters einwandfrei. Das Schiff stieg langsam bis 1000 Meter Höhe empor und erreichte um ein Uhr nachts bereits Karlsruhe. Die Städte Stuttgart, Ingolstadt, Linz wurden in gleicher Höhe ohne Zwischenfall überflogen, und über Wien erreichte der Luftkreuzer zwei Uhr nachmittags Temesvár, wo er eine Zwischenlandung vornahm. Wiederum um Mitternacht stieg SL X auf und setzte den Flug über den Balkan hinweg fort, um vormittags zehneinhalb seine künftige Heimat Jambol zu sichten.

Da nun zur Landung übergegangen werden mußte, begann der Abstieg: die Manövrierventile wurden gezogen, und das Schiff „blies ab". SL X nahm seine Nase nach unten und senkte sich schnell bis auf 100 Meter.

Gegen Mittag war das Luftschiff bereits im Luftschiffhafen Jambol eingehallt. So konnte im Logbuch der Vermerk eingetragen werden: „Landung sehr glatt." —

Zweites Kapitel

Der Luftschiffhafen Jambol

Jambol, ein Grenzstädtchen mit etwa 15000 Einwohnern, ist etwas hügelan gelegen: die Ebene, in welcher sich auch der Luftschiffhafen befand, wird von der Tundscha durchflossen, die sich in Adrianopel mit der Maritza vereinigt. In Richtung der Türkei bildete dieser Fluß einen verläßlichen Wegweiser für die Luftschiffe, während in Richtung des Schwarzen Meeres die Bahnlinie Jambol—Burgas den Weg zeigte.

Die Bevölkerung Jambols, die sich anfangs etwas reserviert uns „Germanskis" gegenüber verhielt, gefiel sich verhältnismäßig schnell in einer freundschaftlichen Annäherung. In dem dem Bulgaren eigenen Bildungsbestreben glaubte sie wohl, von den „Germanskis" sich doch mancherlei aneignen zu können. Nach der Aufstellung eines bulgarischen Schiffshaltetrupps, der den deutschen Schiffspflegetrupp zu unterstützen hatte, bildete sich allmählich ein kameradschaftliches Verhältnis heraus. Eine besondere Vorliebe entwickelte der Bulgare für alle guten Dinge, die aus Deutschland kamen: selbst die Konservenbüchse bildete für den aus dem Gebirge stammenden „Woinik" (Soldat) einen begehrenswerten Kulturgegenstand. Konnte der Bulgare aber gar mal einen deutschen Schuh erwischen, dann waren die Grenzen zwischen Mein und Dein sehr verschwommen. Man muß dabei berücksichtigen, daß 80 Prozent aller Bulgaren Landbewohner sind, die das, was wir Mitteleuropäer als Schuh bezeichnen, überhaupt nicht kennen; eine aus Schafsleder improvisierte Sohle wird von einer aus einem dürftigen Leinenstreifen bestehenden „Gamasche" gehalten. So war eben die Gelegenheit, einen richtigen Stiefel zu „requirieren", sehr verlockend.

Nach dieser kleinen ethnographischen Betrachtung wollen wir uns nunmehr den eigentlichen Luftschiffhafen näher ansehen. Die *Luftschiffhalle* war nicht das einzige Bauwerk des Luftschiffhafens; er besaß auch eine eigene *Gasanstalt*, in der das Wasserstoffgas zum Füllen des Luftschiffes hergestellt wurde. Alle Luftschiffe mußten nämlich nach größeren Fahrten sofort neues Gas erhalten, um tunlichst rasch wieder fahrtbereit zu sein. Zur Aufspeicherung des Wasserstoffgases dienten große Gasometer, deren Gasleitungen nach der Halle und hier in Verteilungsleitungen ausliefen. Diese waren wiederum mit Abfüllschläuchen verbunden, die das Gas in die einzelnen Ballonzellen zu führen hatten. Aber auch ein *Elektrizitätswerk* war vorhanden, das die gesamten Baracken mit Licht zu versehen hatte.

Der Aufenthalt in dem subtropischen Klima Jambols war kein Genuß; im Sommer sind Temperaturen von 40 Grad Celsius keine Seltenheit, wohlgemerkt: im Schatten. Im Hochsommer war an Schlaf eigentlich kaum zu denken, zumal sich dann noch die Mückenplage in erschreckender Weise bemerkbar machte. Die sogenannte *Anopheles* – der Träger der Malaria – ist auf dem Balkan zu Hause. Kein Wunder, daß wir fast alle unter der Malaria zu leiden hatten. Obwohl das Chinin als Prophylaxe „dienstlich" geschluckt werden mußte, pflegte sich das böse Fieber dennoch einzustellen.

Einen lebenswichtigen Bestandteil des Luftschiffhafens stellte die *Funkenstation* dar. Ihr über 40 Meter hoher Funkenmast war die höchste Erhebung des Luftschiffhafens. Mit seiner Hafenstation unterhielt das Luftschiff in der Regel den regsten Verkehr. So war sie bei der Landung von größter Bedeutung: das Luftschiff mußte unter allen Umständen von den in der Hafenregion jeweils herrschenden Bodenwinden unterrichtet sein. Auch sonst unterrichtete die Hafenfunkenstation den unterwegs befindlichen Luftkreuzer dauernd über die Wetterlage und sonst für ihn Wissenswertes.

Angegliedert war der Hafenfunkenstation eine sogenannte *Peilstation*, die aber auch den Namen Richtempfänger oder Richtempfängerstation führte. Diese Station beruht gleichfalls auf dem Prinzip der Wellentelegraphie.

Das Fahren bei stark vorherrschender Bewölkung, durch welche die Bodensicht ganz oder teilweise verloren geht, bei Nebel und in sternlosen Nächten, ist nur dann möglich, wenn der Führer des Luftschiffes über Mittel verfügt, seinen augenblicklichen

Standpunkt in bezug auf Festpunkte auf der Erde festzulegen oder, wie der Seemann sagt, zu „peilen".

Die *Funkentelegraphiepeilstation* besteht nun aus einer funkentelegraphischen Empfangsanlage, deren Selbstinduktionsspulen derart angeordnet sind, daß die aufgenommenen Funkzeichen der sendenden Station, in diesem Falle also des Luftschiffs, um so leiser sind, je mehr die Richtung, aus der sie kommen, zusammenfällt mit der Richtung, in die der sogenannte Empfangsregulator gedreht wird. Die gesuchte Station liegt also in Richtung des *leisesten* Empfangs. Man kann mit *einer* Peilstation nur *die Richtung* feststellen, aus der die gesuchte Gegenstation funkt. Sobald aber zwei geographisch verschieden gelegene Peilstationen zusammenarbeiten, dann ergibt sich aus der „*Kreuzpeilung*", d. h. dem Schnittpunkt der beiden Peilrichtungen, der genaue geographische Standort der sendenden Funkenstation.

R.-E.- (Richt-Empfänger-) Stationen waren außer in *Jambol* noch in *Konstantinopel*, *Damaskus*, *Bukarest*, *Konstanza*, *Uesküb*, *Sofia*, so daß das Luftschiff immer mehrere Richtempfangstationen anrufen konnte. Diese stellten dann zunächst, wie oben geschildert, die Richtung fest, legten diese in bezug auf die Windrose (Linie 360°–180° = Nord-Süd) fest und funkten dann die gefundene Zahl der Gradteilung an den Luftkreuzer unter Angabe ihres eigenen Namens, also z. B.: „Jambol, 278°."

An Bord der Luftschiffe befand sich eine Karte des in Frage kommenden Operationsgebietes. Auf sie waren an denjenigen Stellen, wo sich Peilstationen befanden (Jambol, Konstanza usw.), Zelluloidwindrosen, wie die der Richtempfangsanlage nordsüdlich orientiert, aufgesetzt. So war es, sobald zwei Peilmeldungen vorlagen, ohne weiteres möglich, den jeweiligen Standort des Luftkreuzers auf der Peilkarte festzulegen.

Näherte sich das Luftschiff bei Nacht oder bei unsichtigem Wetter dem Hafen, so konnte es in diesen durch Peilung gleichsam hineingelotst werden. Gleichzeitig erhielt es Mitteilungen über Stärke und Richtung des Bodenwindes, der ja oft von den Luftbewegungen der höheren Regionen erheblich abweicht, so daß in Ruhe zur Landung geschritten werden konnte.

Das System der „Kreuzpeilung" wurde in den letzten Monaten des Krieges durch die Einrichtung des sogenannten „*Richtfinders*" überholt. Bei dieser Einrichtung war das Luftschiff nicht mehr darauf angewiesen, selbst zu funken – damit verrät es bei Kriegsfahrten natürlich auch dem Feind sehr leicht seinen

Ortsbestimmung des Luftschiffes während der Fahrt durch drahtlose Telegrafie.

Die Landstationen als Richtempfangsanlagen.

Die Landstationen als Sendanlagen.

Standort –, vielmehr funkten jetzt nur noch bestimmte eigene Landstationen zu genau vereinbarten Zeiten ein bestimmtes Funkzeichen. Das technische Prinzip des Richtfinders besteht darin, daß das Luftschiff, außer der üblichen Bordfunkentelegraphiestation, eine Miniaturrichtempfangsstation mitführt, deren Antenne aus einem etwa meterhohen, um eine senkrechte Achse drehbar gelagerten Peilrahmen besteht. Durch Drehung dieses Rahmens kann, wie oben beschrieben, die Richtung des leisesten Empfangs festgelegt werden. Ist dies nach zwei Erdstationen hin gelungen, hat der Luftkreuzer wieder wie oben ohne eigene verräterische Funktätigkeit seinen Standort festgelegt (LZ 126, Graf Zeppelin, Akron).

Die Luftschiffe der Balkanbasis Jambol: SL X, LZ 101 und L 59 waren aber noch nicht mit diesem „Richtfinder" ausgerüstet.

Nach der Funkenstation mit all ihren wichtigen Anlagen besichtigen wir ein nicht weniger wichtiges Organ eines Luftschiffhafens: seine Wetter- und Drachenwarte, die den meteorologischen Dienst versehen. Die Tätigkeit des Wetterdienstes ist für die Durchführung besonders langdauernder Luftfahrten von einer Bedeutung, die wohl nicht besonders begründet werden muß. Die Arbeitsmethoden sind indessen dem Laien gewöhnlich „böhmische Dörfer"; es ist daher auch hier zum Verständnis der folgenden Kapitel eine kurze Erläuterung nicht zu umgehen.

Die Wetterwarten der Luftschiffhäfen gehörten zu dem großen, ausgedehnten Beobachtungsnetz, welches sich im Laufe des Krieges aus kleinsten Anfängen heraus zu einer selbständigen Organisation entwickelte. Schon vor dem Kriege war man – neben den öffentlichen Wetterdienststellen, dem Luftfahrerwarnungsdienst des Aeronautischen Observatoriums Lindenberg, der Drachenwarte auf dem Feldberg im Taunus und am Bodensee – zur Einrichtung von militärischen Wetterstationen gekommen, vor allem in den Flug- und Luftschiffhäfen. Mit Kriegsbeginn trat bald gebieterisch die Forderung nach großzügiger Entwicklung des Wetterdienstes bei Heer und Marine auf. Besondere Verdienste erwarb sich hier Geheimrat Hergesell. Aus kleinen Anfängen heraus entwickelte sich der Wetterdienst bereits im Jahre 1915 zu einer weitverzweigten Organisation, die einer Zentralleitung beim Chef des Feldflugwesens unterstand.

Nun die Arbeitsweise und Einrichtung einer Wetterwarte. Will man eine möglichst genaue und fortlaufende Durchforschung des Zustandes der Atmosphäre am Erdboden und in der Höhe erreichen, um daraus seine Folgerungen zu ziehen, so müssen bestimmte

Äußerungen des Luftmeerzustandes und deren Veränderungen gemessen werden. Diese nennt man „meteorologische Elemente“, welche mit den meteorologischen Instrumenten festzustellen sind.

Der Luftdruck läßt sich bekanntlich mit dem Barometer bestimmen. Die Quecksilbersäule im Barometer zeigt aber je nach der Temperatur dieses Metalls *verschiedene* Höhen auf. Daher muß an einem eingefügten Thermometer die Temperatur des Quecksilbers abgelesen und der ermittelte Barometerstand auf 0 Grad Temperatur umgerechnet werden, um so vergleichbare Werte zu erhalten. Zudem muß die geographische Breite — infolge der Abweichung der Erde von der Kugelgestalt und der dadurch bedingten Verschiedenheit der Anziehungskraft — berücksichtigt werden. Dies geschah schnell an Hand übersichtlicher Tabellen. Nun war der Luftdruck — bezogen auf die Höhe des Beobachtungsplatzes — gefunden, der schließlich noch auf Meereshöhe umzurechnen war.

Die Schwankungen des Luftdruckes zeichnet der *Barograph* selbsttätig auf. Für die praktische Wetterbeurteilung leistet die damit bewirkte Feststellung des Luftdruckverlaufs wertvolle Dienste.

Für die Temperaturmessungen wurde nicht das gewöhnliche Thermometer benutzt, vielmehr fand ein Instrument Verwendung, das Temperatur und Luftfeuchtigkeit in einer *einzigen* Messung bestimmt.

Ähnlich wie bei der Luftdruckbestimmung stand ein die Temperatur automatisch aufzeichnender Apparat, der *Thermograph*, zur Verfügung. Nach diesem läßt sich die „Tendenz“ der Temperaturänderung erkennen und die entsprechende Folgerung ihres Einflusses auf die Wetterlage ziehen.

Die Messung des Bodenwindes nach Richtung und Stärke war von besonderer Bedeutung für den Transport der Luftschiffe aus der Halle und in diese hinein. Die Ermittlung der Windrichtung geschah einfach mit einer Windfahne, an der die Nordrichtung bezeichnet ist. Ein Wimpel leistete aber meist die gleichen Dienste.

Die Windgeschwindigkeit wurde mit dem *Robinsonschen Schalenkreuzanemometer* gemessen. Ein horizontal liegendes Kreuz mit vier hohlen Halbkugeln dreht sich bei jeder beliebigen Richtung des Windes immer in dem gleichen Sinne, die konvexen Seiten der Kugeln voran.

Stärke und Richtung des Windes wechseln jedoch ständig und schwanken um Mittelwerte hin und her. Diese „Struktur“ des Windes, die in sich oft recht veränderlich ist und die man als

Böigkeit anzusprechen pflegt, hat vor allem ein erhebliches praktisches Interesse für Luftschiffhäfen. Um über die gefühlmäßige Bestimmung des böigen Windcharakters hinwegzukommen, wurden die Aufzeichnungen des *Böenschreibers* nach Steffens-Hedde benutzt. Dieser sinnreiche Apparat zeichnet die Änderungen der Windgeschwindigkeit und Windrichtung auf. Der Aufnahmeapparat läßt den Windstrom in das offene Ende eines dem Winde zugekehrten Rohres blasen; gleichzeitig erfolgt die Absaugung von Luft aus einer dem Winde abgekehrten Öffnung. Beide Wirkungen, Druck- und Saugwirkung, werden durch eine Rohrleitung zu einem sinnreich konstruierten Registrierapparat geführt, der auf einem Streifen die Änderungen der Windgeschwindigkeit selbsttätig aufzeichnet. Verbunden mit dem eigentlichen Böenschreiber ist ein ununterbrochen schreibender Windrichtungsanzeiger.

Über das Wesen und die verschiedenen Arten der Böen wird der Leser anläßlich der Schilderung der Fahrten noch Näheres erfahren. Nun die Messung der Luftströmungen in höheren Regionen. Um diese Höhenwindmessungen durchzuführen, läßt man kleine Gummi- oder Papierballone als Freiballone aufsteigen, um diese alsdann mittels eines Anschneidegeräts, dem bekannten Theodoliten des Feldmessers, zu verfolgen. Dieser Apparat besteht aus einem im rechten Winkel geknickten Fernrohr, das sich senkrecht und wagerecht drehen läßt. An Kreisteilungen sind beide Drehungen ablesbar.

Nach Ablauf je einer Minute wird die Richtung nach dem Pilotballon nach Höhe und Seite gemessen. Da die Ballone bei geeigneter Konstruktion dauernd gleichmäßig schnell steigen, so zeigen die Steighöhen nach den einzelnen Minuten zusammen mit den am Theodoliten jeweils abgelesenen Winkeln die Abtrift des Ballons innerhalb der einzelnen Minuten, also in den verschiedenen Höhenschichten, deren Dicke genau der Steighöhe des Ballons für die Minute entspricht. Somit ergeben sich unmittelbar Stärke und Richtung der in den verschiedenen, aufeinander gelagerten Luftschichten herrschenden Luftströmungen.

Die Beurteilung der Richtung und Geschwindigkeit des Wolkenzuges erlaubt Schlüsse auf die oberen Luftströmungen. Die Feststellung der Wolkenhöhe ist zunächst durch die Höhenwindmessung möglich, und zwar dann, wenn der Pilotballon in den Wolken verschwindet. Ferner kann man den Wolkenzug mittels des *Wolkenspiegels* bestimmen. Ausschlaggebend ist dabei die Zeit, die das Wolkenbild im Spiegel braucht, um den Durchmesser

der auf dem Spiegel befindlichen Windrose zurückzulegen. Endlich lassen sich Wolkenhöhen – allerdings bei entsprechender Übung und Kenntnis der lokalen Verhältnisse – bequem schätzen, um so mehr, als gewisse Wolkenformen an bestimmte Höhen gebunden sind.

Die Messung von Niederschlagshöhen geschieht mit Regenmessern. Für den Luftschiffhafen Jambol waren solche Messungen deshalb von Interesse, weil dieselben infolge des dort schon subtropischen Klimacharakters Beobachtungen hinsichtlich Trocken- und Regenzeit sowie Gewitterregen zuließen.

Für die Zwecke der Luftschiffberatung genügte indessen die Kenntnis der Windverhältnisse in großen Höhen nicht; die Vertikalnavigation der Schiffe erforderte auch ein genaues Studium der Temperaturverteilung mit wachsender Höhe. Dies ist besonders wichtig in einem Gebiete, in dem sich bereits gewisse Grundzüge subtropischen Klimas bemerkbar machen: intensive Einstrahlung bei meist sehr geringer Luftfeuchtigkeit während des Tages, entsprechend starke Wärmeausstrahlung bei Nacht – ein Vorgang, der zur Bildung von Temperaturumkehrungen (Inversionen) führt, also zu einer Schichtung der Atmosphäre, bei der die Temperatur im Gegensatz zu normalen Verhältnissen von einer gewissen Schicht an stark abnimmt, um plötzlich wieder zuzunehmen. Für die Vertikalbewegung eines Luftschiffes wirken derartige atmosphärische Erscheinungen wie Sperrschichten, die den Aufstieg ganz plötzlich hemmen, den Abstieg gefährden, so daß das Schiff, wenn die unteren Luftmassen zu schwer sind, kaum zur Landung zu bringen ist, und wenn sie zu leicht sind, in die Gefahr des „Durchsackens" gerät. Demzufolge muß außer der Sondierung der Atmosphäre hinsichtlich der Windverhältnisse auch eine Durchforschung in Richtung der Temperatur vorgenommen werden.

Als Mittel zu diesem Zweck dienten die Drachenwarten. Diese schicken mit Hilfe von gefesselten Drachen oder Fesselballonen Registrierinstrumente in die Höhe, um Temperatur, Feuchtigkeit und Windstärke, in ähnlicher Weise wie die Wetterwarten am Boden, in den verschiedenen Schichten der Atmosphäre festzustellen. Die Wissenschaft benutzt nun hier nicht so kleine Drachen, wie wir sie als Kinder steigen ließen, sondern zerlegbare Kastendrachen bis zu zehn Quadratmeter tragender Fläche. Dementsprechend ist auch der Zug an der Leine nicht gering.

Sinkt die Windgeschwindigkeit unter fünf bis sechs Metersekunden, so ist im allgemeinen ein Drachenaufstieg nicht mehr durchzuführen. Alsdann setzte der Aufstieg des Fesselballons ein.

Drachen und Ballone sind während des Aufstiegs gefesselt an dünnen Stahldrähten, von deren durchaus gleichmäßiger Beschaffenheit und hoher Bruchfestigkeit die sichere Durchführung eines Aufstiegs abhängt. Das Drahtmaterial, welches dem der Klaviersaiten entspricht, gehört somit zu den wichtigsten Ausrüstungsgegenständen einer Drachenwarte. Seine Behandlung und Pflege erfordert unbedingte Gewissenhaftigkeit: eine übersehene Schleife, ein scharfer Knick – und das Abreißen eines ganzen Aufstiegs mit mehreren Drachen und Instrumenten ist die unbedingte Folge.

Alle bisher angeführten Ausrüstungsgegenstände dienen letzten Endes dazu, die Registrierapparate in die höheren Regionen zu führen. Diese Registrierapparate sind Höchstleistungen der Präzisionsmechanik. Die sogenannten „Marvinapparate" registrieren: Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck, Feuchtigkeit. Die wirkenden Grundelemente dieses Registrierinstruments sind in einem Aluminiumrohr eingebaut, aus dem seitlich die Schreibhebel heraustreten, um sich auf die Schreibtrommel zu legen.

Um nun aber auch in die höchsten Regionen zu gelangen, spannt man nicht nur einen Drachen an, sondern drei, vier, fünf oder gar noch mehr. Und der erste, höchste Drachen, der schon Höhen von fünf Kilometer erreicht hat, trägt dann den „Marvinapparat". Zahl und Abstände der Hilfsdrachen hängen von den Windverhältnissen ab. Der Gesamtzug, der an der Winde auftritt, geht oft über 100 Kilogramm hinaus.

Im Normalbetrieb einer Drachenwarte werden – günstige Wetterlage vorausgesetzt – täglich drei Aufstiege durchgeführt, in der Regel morgens, mittags und abends.

Im allgemeinen kann man sich nunmehr ohne weiteres nach den vorausgegangenen Ausführungen ein Bild davon machen, wie sich die Arbeit des Wetterdienstes abspielte. Dabei ist natürlich zu beachten, daß die gesamte Tätigkeit auf den praktischen Hauptzweck eingestellt war: die Luftfahrten, welche zur Erfüllung militärischer Aufgaben angesetzt wurden, meteorologisch vorzubereiten und zu beraten.

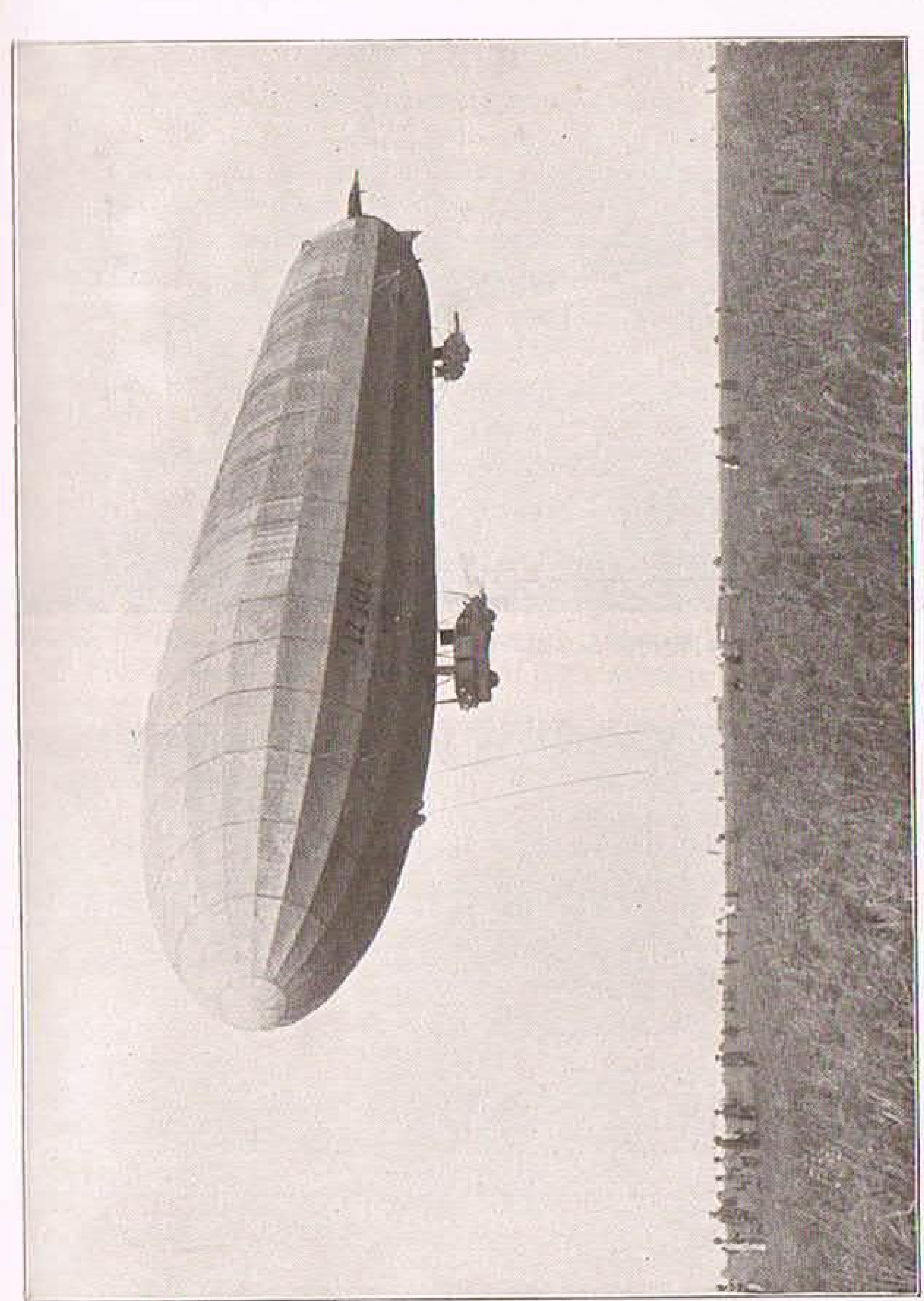
In der Anweisung für den Wetterdienst hieß es: „Wettermeldungen an Luftschiffe auf Fahrt sind von der Wetterwarte des Hafens zu geben, in der sich das Schiff zuletzt aufhielt." Daraus ersieht man, daß den Wetterwarten am Luftschiffhafen die wetterkundliche Vorbereitung und Beratung für Fernfahrten verantwortungsvoll oblag. Der Kommandant setzte nach eingehenden Beratungen mit dem Leiter der Wetterwarte die Fahrtbereitschaft

an. Während der Fahrt hatte die Wetterwarte – wenn militärisch zweckmäßig – dem Luftschiff regelmäßig durch Vermittlung der Luftschiffhafenfunkenstation Wetterberichte zu geben, bemerkenswerte Änderungen in der Wetterlage sowie Gewitter- und Sturmwarnungen zu übermitteln. Endlich hatte die Wetterwarte beim Aufstieg und bei der Landung die Windverhältnisse des Landungsplatzes zu überwachen. War der Leiter der Wetterwarte selbst fahrtechnisch als Steuermann oder anders ausgebildet, so konnte er an Bord des Luftschiffes während der Fahrt den Kommandanten auf Grund eigener Anschauung beraten.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung war ein wohldurchgeführter „Warnungsdienst" in Richtung außergewöhnlicher atmosphärischer Ereignisse, also Meldungen über Sturm, Gewitter, Nebel usw. Gerade diese Einrichtung hat in vielen Fällen den deutschen Luftstreitkräften im Kriege unschätzbare Dienste geleistet.

Die Übermittlung der Wetternachrichten erfolgte natürlich in Form von Chiffretelegrammen, und zwar sowohl durch den Schreibtelegraphen (Typendrucker) als auch mittels der Funkentelegraphie.

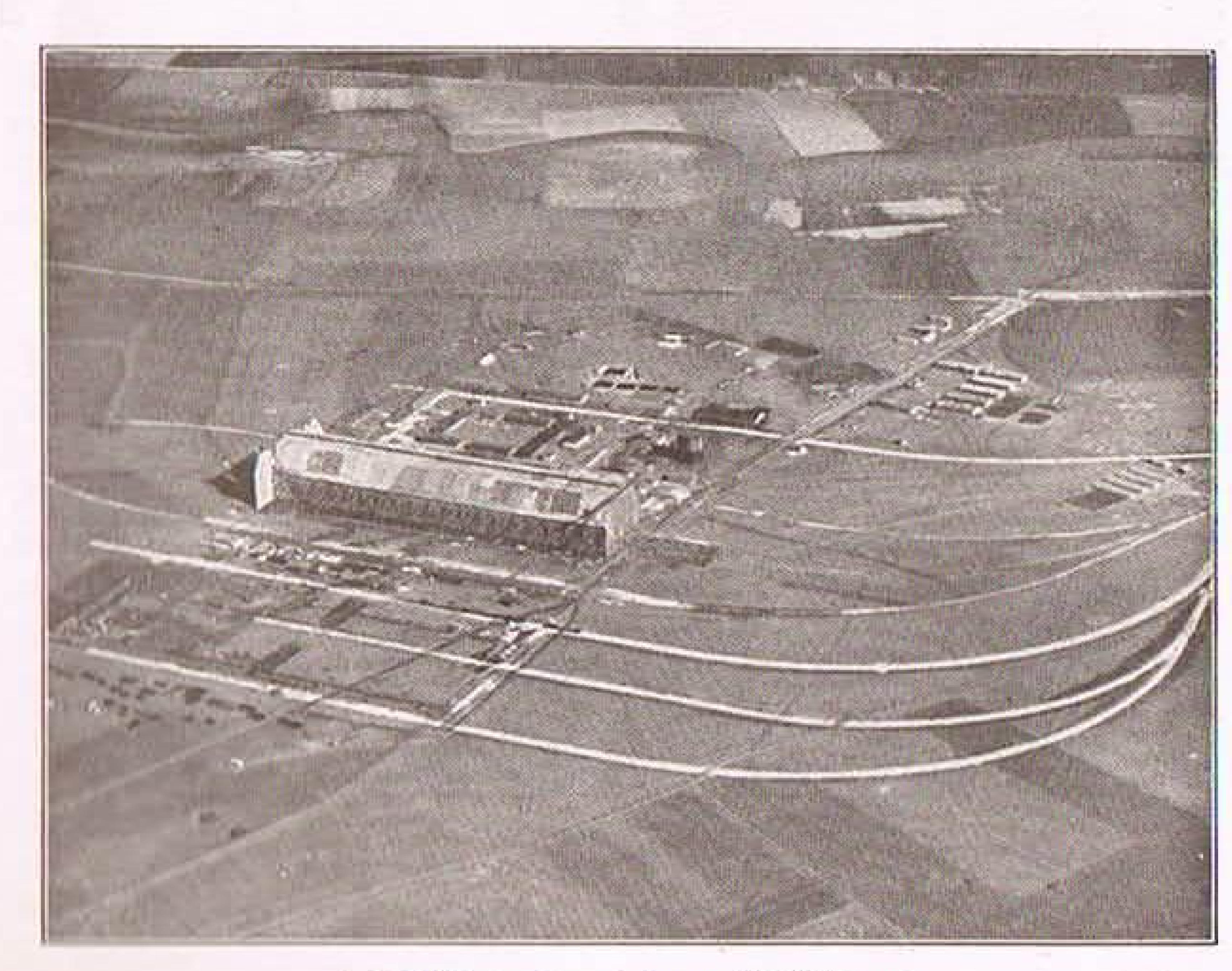
Das wichtigste Ergebnis sämtlicher Arbeiten, vom praktischen Gesichtspunkt gesehen, war die Wettervorhersage (Prognose). Zunächst waren nur die Hauptwetterwarten zur Aufstellung dieser Prognosen in Aussicht genommen. Im Laufe der raschen Entwicklung mußten jedoch zufolge der gesteigerten Anforderungen den Hauptwetterwarten gegenüber auch die mobilen Wetterwarten und die Wetterwarten an Luftschiffhäfen Prognosen für ihre Zwecke aufstellen. Gerade die Aufstellung einer Wettervorhersage für besondere praktische Fälle hinsichtlich militärischer Verwendung, sei es für einen Gasangriff, sei es für die Fernfahrt eines Luftschiffes, ist nicht so leicht, wie man im allgemeinen anzunehmen pflegt: andauernde Überwachung der atmosphärischen Vorgänge, völliges Hineinleben in die Wetterlage und genaue Erfahrung der lokalen Verhältnisse gewährleisten erst eine einwandfreie Prognose. Man kann ohne Übertreibung sagen, daß die Methode der Wettervorhersage kaum lehrbar ist; es zeigte sich daher im Verlaufe des Krieges wiederholt, daß die Güte der von einzelnen Wetterdienstleitern gegebenen Prognosen recht unterschiedlich war, während wiederum einige Prognosensteller sich einer gewissen Berühmtheit hinsichtlich der Treffsicherheit ihrer Wettervorhersagen erfreuen konnten.



LZ 101



Der Luftschiffhafen Jambol: Baracken, rechts Funkenmast



Luftschiffhafen Jambol vom Luftschiff aus

Der beratende Luftschiffmeteorologe mußte die lokalen Witterungsverhältnisse am Hafen beim Aufstieg des Luftschiffes überwachen und, was nicht zuletzt in Betracht kam, die nach den langen Fahrten oft recht schwierigen Landungsmanöver im Auge behalten. Denn nicht selten hat eine plötzlich auftretende Böe das Schiff kurz vor dem Einhallen wieder emporgerissen. Im Abschnitt „LZ 101" wird der Leser einem solchen Fall begegnen.

Im Mittelpunkt des Interesses für den Kommandanten standen immer die Windverhältnisse in den Höhen, die bei der Luftunternehmung durchfahren werden mußten. Diese wurden kurz vor der Fahrt von den am Wege oder in unmittelbarer Nähe liegenden Windmeßstationen angefordert. Die verlangte Arbeit sowie ihre Übermittlung erfolgten mit größtmöglicher Beschleunigung. Um die rechtzeitige Ankunft solcher Telegramme sicherzustellen, ließ man diese bevorzugt behandeln und bezeichnete die Meldungen mit einem Kennwort, zum Beispiel „Gasflasche". Im Bereich des türkischen Wetterdienstes, wo sich der beschleunigten Nachrichtenübermittlung besonders große Schwierigkeiten entgegenstellten, hatte man das Stichwort „Osman Pascha" gewählt. An alle Postanstalten im Lande des Sultans war eine Anweisung ergangen, daß derjenige mit Todesstrafe bedroht wurde, der ein „Osman-Pascha-Telegramm" liegen lassen würde. Der Erfolg der Maßnahme war aber nicht in allen Fällen befriedigend; eine Anzahl solcher Depeschen wurden von den „pflichttreuen" Beamten des Kalifen à tempo zurückbefördert mit dem Vermerk: „Osman Pascha burda jokdur!" (Der Adressat Osman Pascha existiert hier nicht.) Hier haben wir ein Schulbeispiel dafür, daß gegen Dummheit sich selbst die Todesstrafe als fruchtlos erweist.

Ein weiteres Erfordernis war es, sich Anhaltspunkte in meteorologischer Hinsicht für die Rückfahrt zu verschaffen. Da es sich um Kriegsfahrten handelte, mußte damit gerechnet werden, daß die Schiffe mit verminderter Leistungsfähigkeit die Rückfahrt bewältigen mußten, ein Fall, der des öfteren in die Erscheinung zu treten pflegte. Diese meteorologische Aufgabe war nicht leicht zu erfüllen, denn der Zeitpunkt der Rückfahrt lag ja oft um Tage später als die Abfahrt, namentlich dann, wenn es sich um das Marineluftschiff L 59 handelte. Allerdings bestand die Möglichkeit, dem Luftschiff funkentelegraphische Sturmwarnungen mitzuteilen. Doch konnte im allgemeinen, aus militärischen Gründen, nur spärlich und in dringenden Fällen von diesem Mittel Gebrauch gemacht werden.

In den Übergangsmonaten richtete sich das Augenmerk des Schiffsmeteorologen auf die Gewittertätigkeit in jenen Regionen. Diese ist ja auf dem Balkan infolge des gebirgigen Charakters des Landes außerordentlich groß und erfordert daher einen besonderen Gewitterdienst. Für die Durchführung der Fahrt waren schließlich die Bewölkungs- und Sichtverhältnisse hinsichtlich der Orientierung von wesentlicher Bedeutung. Diese können — wie wir ja auch späterhin sehen werden — bei Angriffs- und Aufklärungsfahrten das ganze Unternehmen unmittelbar vor dem Ziel in Frage stellen. Die Beurteilung dieser Fragen, die ja für alle Luftschiffunternehmungen im Bereich sämtlicher Kriegsschauplätze die gleiche war, erwies sich für den Balkan im Winter nicht gerade als eine leichte Aufgabe. Es muß immer wieder hervorgehoben werden, daß das Operationsgebiet der Balkanluftschiffe nicht mehr mitteleuropäischen Klimazonen angehört; ein neuer Klimabereich tut sich auf: der subtropische Gürtel, und was nicht zuletzt in Betracht kommt, das Mittelmeer stellt für sich allein erfahrungsgemäß ein klimatisches Sondergebiet dar. Es ist im Winter jene Zone, in der die beiden größten klimatischen Gewalten sich bekämpfen: die erkaltete russisch-asiatische Kontinentalluftmasse schickt mit eisigen Nordostwinden ihre Luftmengen nach dem Mittelmeer, in das von Süden die warmen Äquatorialströmungen einbrechen. Dieser Kampf führt zu einer außerordentlich intensiven Entwicklung von Luftdruckstörungen im Raume des Mittelländischen Meeres, als deren Ausdruck das beständig wechselnde Bild der Wetterkarte erscheint mit seinen ostwärts wandernden Zyklonen (Tiefdruckgebieten).

Die Wetterkarten — als der sichtbare Ausdruck der Tätigkeit der Wetterwarten — entstehen bekanntlich dadurch, daß der Luftdruck, welcher an den Stationen des Beobachtungsnetzes bestimmt wurde, samt allen anderen Beobachtungen auf eine Landkarte eingetragen wird. Die Orte mit gleichem Luftdruck werden durch Linien verbunden; so entstehen Kurven (Isobaren), welche auf der Karte die Gegenden unterscheiden, an denen der Luftdruck am höchsten, beziehungsweise am tiefsten ist: die sogenannten Hochdruck- und Tiefdruckgebiete (Depressionen, Zyklonen) veranschaulichend. Diese Tiefdruckgebiete, in denen an gewissen Begegnungsflächen der verschiedenen (polaren und äquatorialen) Luftmassen das „Wetter" entsteht, wandern vorwiegend — besonders im Mittelmeer — in östlicher Richtung auf gewissen „Zugstraßen". Dieses Fortschreiten der Depressionen mit all seinen meteorologischen Folgeerscheinungen

ermöglicht es, die voraussichtliche Witterung für diejenigen Gegenden, die in der „Zugrichtung" der Depressionen gelegen sind, zu beurteilen.

Wenn nun im Verlauf der Luftfahrten die Wettervoraussage nicht immer so eingetroffen ist, wie sie der Prognosensteller beurteilte, so lag dies nicht zuletzt darin begründet, daß während des Krieges gerade die Meldungen aus dem Westen, vor allem Schottland und Irland fehlten, und darüber hinaus fürs Mittelmeergebiet die italienischen und griechischen Wettermeldungen, aus denen man das Herannahen der gewöhnlich ostwärts ziehenden Tiefdruckgebiete hätte beurteilen können. So mußte der Meteorologe bei der Wettervorhersage nach anderweitigen Anzeichen auf der Wetterkarte suchen, welche ihn die wahrscheinliche Weiterentwicklung des Wetters beurteilen ließen.

Auf S. 170 „Deutschlands Krieg in der Luft"[1] kommt der ehemalige General der Luftstreitkräfte, Hoeppner, zu dem Schlusse, daß sich der Heereswetterdienst ganz hervorragend bewährt hat. Hier ein Beispiel:

„Bei der Frühjahrsoffensive 1918 bewährte sich die Wettervoraussage wieder in vollstem Maße. Der 21. März war als Angriffstag vorgesehen. Noch am 20. März fielen in Belgien und am nördlichen Teile der Front bei lebhaften Bodenwinden reichliche Niederschläge, so daß bei der Obersten Heeresleitung die Verschiebung der Offensive erwogen wurde. Aber infolge der Gutachten zweier beratender Heeresmeteorologen wurde der Angriffsbefehl nicht aufgehoben; die Wetterlage am folgenden Tage war der Wirkung der Gasgeschosse sehr günstig, die Wettervorhersage war also richtig gewesen." —

Eine spezielle Aufgabe des Wetterdienstes war es ferner, für ein glattes Ein- und Ausfahren der Luftschiffe im Bereich der Luftschiffhalle Sorge zu tragen und Gefährdungen durch plötzlich aufspringende Böen — durch unvorhergesehene Änderung der Windrichtung und ähnliche Vorkommnisse — zu verhindern. Das machte naturgemäß ein besonderes Studium der lokalen meteorologischen Verhältnisse zur gebieterischen Notwendigkeit. Die der Luftschiffhalle in Jambol quer vorgelagerten Ketten des Balkangebirges entsandten bei gewissen Wetterlagen intensive Nordwinde, die sich zunächst lediglich in der Höhe bemerkbar machten, dann aber plötzlich mit elementarer Gewalt bis zum Erdboden

[1] Hoeppner, Deutschlands Krieg in der Luft. (K. F. Koehler, Leipzig 1921.)

durchbrachen und eine gewaltige Zunahme der Windstärke in den niederen Regionen im Gefolge hatten.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung – vor allem für die Fernfahrten des Marineluftschiffes L 59 – war der Einfluß, den der kleinasiatische Festlandblock auf die Verteilung des Luftdruckes und damit auf die Gestaltung der Wetterkarte ausübte. Es gelang aber, die „Zugstraßen" der Tiefdruckgebiete festzulegen, die dem nördlichen Mittelmeerbecken entstammen. Der Ablauf dieser Mittelmeerdepression, nach dem die Überquerung des Mittelmeers durch das Luftschiff zu beurteilen war, vollzieht sich im allgemeinen in vier bis fünf Tagen, eine Regel, die vom Wetterdienst ständig beobachtet und bestätigt gefunden wurde. So konnte man letzten Endes sogar Terminprognosen stellen, fürwahr ein schöner Erfolg der meteorologischen Wissenschaft in der rauhen Praxis des kriegerischen Alltags!

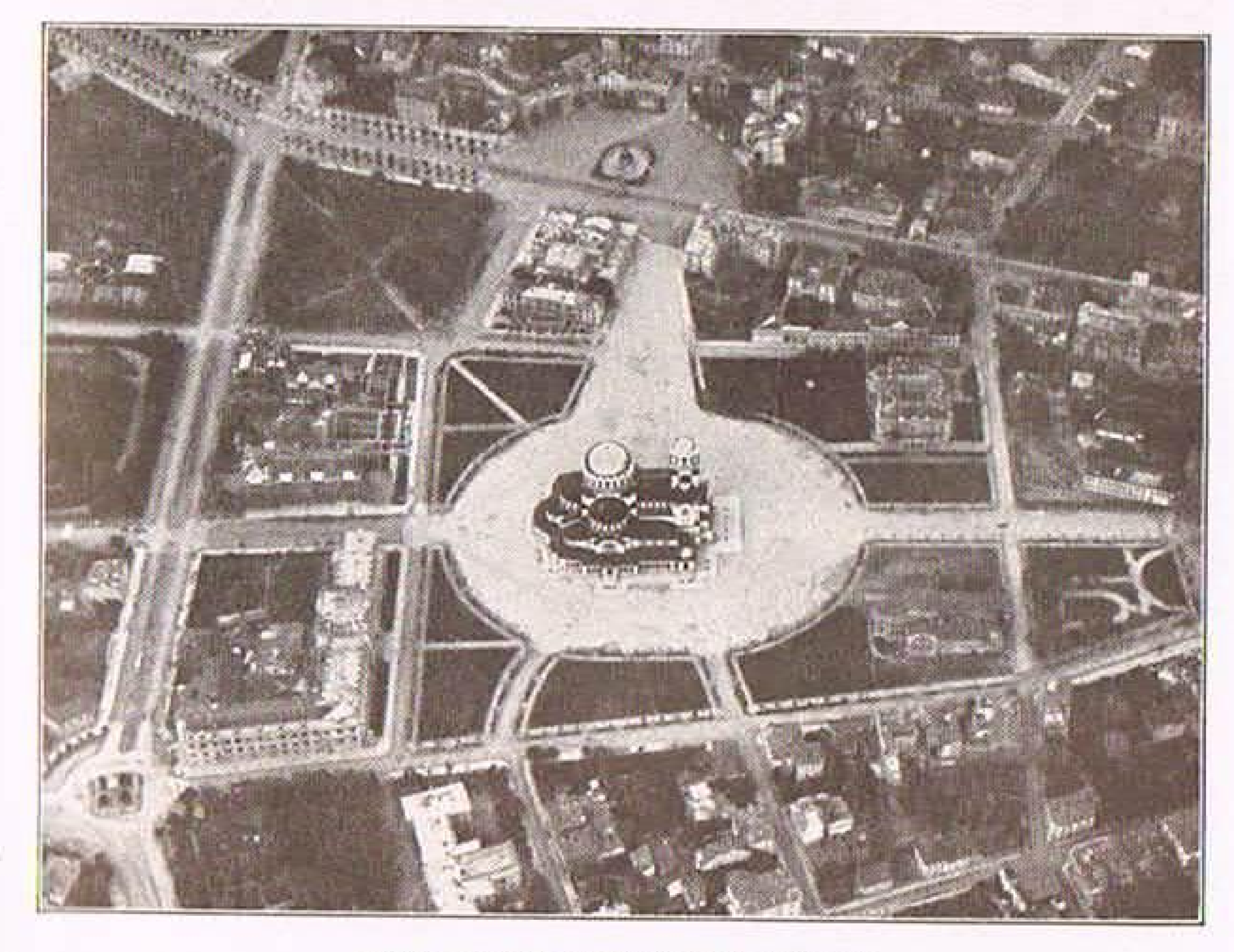
Die vom Mittelmeer über das Marmara-Meer nach dem Schwarzen Meer vordringenden Depressionen waren auch die Träger jener so gefürchteten Schwarze-Meer-Stürme, die vom Bosporuseingang nach Odessa und das Asowsche Meer vordringen. Diese Stürme sind nunmehr durch die allmählich gewonnenen Erfahrungen prognostisch nicht allzu schwer zu erfassen, so daß Anfang 1918 bereits ein „Sturmwarnungsdienst" mit gutem Erfolg in Erscheinung treten konnte.

Es soll hier keineswegs Aufgabe sein, längere Ausführungen über die Entwicklung und den Ablauf des Wetters im Raume des Balkans, der Türkei und des Mittelmeers zu machen. Die meteorologischen Bemerkungen, so wie sie die Vorbereitungen der Luftfahrten charakterisieren, und die tatsächlich vorgefundenen Wetterverhältnisse während der Luftunternehmungen findet der Leser eingestreut bei den Schilderungen der verschiedenen Fahrtepisoden. Für diejenigen aber, die sich gern von den Ergebnissen der meteorologischen Arbeit des Wetterdienstes auf dem Balkan und in der Türkei in den Jahren 1915–18 unterrichten wollen, weise ich auf zwei der bisher erschienenen Abhandlungen hin[1].

[1] „Zum Klima der Türkei", erstes Heft, „Luftdruck und Winde im östlichen Mittelmeer", von Dr. Ludwig Weickmann (seinerzeit Leiter des osmanischen Wetterdienstes), Verlag E. Mühlthaler, München. – „Boden- und Höhenwinde der Balkanhalbinsel", von Dr. Erich Kuhlbrodt (seinerzeit Leiter der Armee-Wetterwarte an der mazedonischen Front), Verlag Hammerich & Lesser, Altona. Weitere Arbeiten werden in absehbarer Zeit erscheinen.



Budapest: Parlament und Donau



Sofia: Kyrill- et Methodi-Cathedrale



„Trajans Tor", zu Füßen die schäumende Maritza

Drittes Kapitel

Die Fahrten des SL X

Da SL X, wie erwähnt, seine Hauptaufgabe in dem Gebiet des Schwarzen Meeres zu erfüllen hatte – dieses sollte ja auch verhängnisvoll für das Luftschiff werden –, dürfte es angebracht erscheinen, zunächst einen Überblick über diese so heimtückische See zu geben. Wir werden ja auch späterhin sehen, daß das Schwarze Meer auch dem Afrika-Luftschiff L 59 zu schaffen machte.

Mit Recht nannten schon die Alten das Schwarze Meer „Pontus Euxinus", das Meer, welches wegen seiner Ungastlichkeit ihnen wohlgesinnt sein möge. Es verdankt seinen Namen der blauschwarzen Farbe seines Wassers, die ein düsteres Gegenstück zu dem wundervollen Blau der Adria bildet. Das „Tschernoje More" der Slawen erscheint, abgesehen von den beiden flachen Erweiterungen im Norden, dem Golf von Odessa und dem durch die Halbinsel Krim davon getrennten Asowschen Meer, als ein gewaltiger ovaler Kessel, dessen Grund ringsum steil zur Tiefe von 1400 Meter abfällt; in der Mitte soll seine Tiefe nahezu 3000 Meter erreichen. Der Wasserspiegel bedeckt – ohne das 37605 Quadratkilometer große Asowsche Meer – 423939 Quadratkilometer, ist also noch um beinahe 100000 Quadratkilometer größer als beispielsweise Preußen. Ebbe und Flut sind nicht bemerkbar.

In warmen Sommernächten konnte man vom Luftschiff aus das Meerleuchten beobachten. Bei Minensuchfahrten, die ja in niedrigen Höhen unternommen wurden, schaukelten sich nicht selten Delphine auf den dunklen Meereswogen.

Infolge der Eroberung Konstantinopels durch die Osmanen im Jahre 1453 war das Schwarze Meer den europäischen Nationen bis Ende des achtzehnten Jahrhunderts verschlossen, hat aber

namentlich in den Türkenkriegen des neunzehnten Jahrhunderts eine bedeutsame Rolle gespielt. Für nichttürkische Kriegsschiffe war die Ein- und Ausfahrt noch bis Ende des Weltkrieges an die Erlaubnis der Türkei gebunden, selbst nachdem Rußland 1871 das Recht erlangt hatte, eine unbegrenzt starke Schwarze-Meer-Flotte zu unterhalten.

Im südwestlichen Teile des Schwarzen Meeres wehen fast den ganzen Sommer hindurch nördliche und nordöstliche Winde bei meist klarem Himmel. In den anderen Jahreszeiten wechselt die Windrichtung häufig; bei West- und Nordwestwind stellen sich gern die so gefürchteten Nebel ein, sie erschweren den Seeschiffen die Einfahrt in den Bosporus und erschwerten auch den Luftschiffen, wie wir späterhin sehen werden, die Orientierung. Im Winter und um die Zeit der Tag- und Nachtgleichen (Äquinoktien) pflegen gefährliche Stürme aus Süden und Südosten zu kommen.

Am 2. Juli 1916, einundeinhalb Uhr nachmittags, traf folgendes Telegramm im Luftschiffhafen Jambol ein:

„Mittelmeerdivision Pera drahtet an Marineattaché Sofia wie folgt: Jambol benachrichtigen, daß deutsches U-Boot vor Sewastopol steht und Kriegsschiffe ‚Goeben' und ‚Breslau' in See sein werden. SL X soll alle Beobachtungen feindlicher Streitkräfte in See sofort durch Funkspruch an Osmanie (Konstantinopel) melden. Erwünscht ist Angriff auf russische Kriegsschiffe in Sewastopol und Nachricht über diese, soweit erkennbar. – Unterschrift: Mittelmeerdivision."

Bei 30 Grad Celsius und sehr heftigen Mittagsböen stieg das Luftschiff nach zwei Uhr nachmittags gleichen Tages noch auf. Eine besonders starke Böe entriß den Haltemannschaften das Schiff; trotz allem gelang die Abfahrt glatt. Es wurde sofort versucht, funkentelegraphische Verbindung aufzunehmen; da jedoch bereits in Höhe Burgas der Transformator der Bordfunkenstation defekt wurde, konnten keine Funksprüche abgegeben werden. Es blieb also weiter nichts übrig, als auf „Empfang" zu gehen. Da auch keinerlei Angaben über den Standpunkt der „Goeben" und „Breslau" vorlagen, war es in keiner Weise möglich, mit diesen Schiffen in Verbindung zu treten. Es wurde daher beschlossen, selbständig bis zur Krim vorzustoßen, um so weit wie möglich die geforderte Aufklärung durchzuführen.

Ein Unglück kommt selten allein. So auch hier. Auf hoher See brach die Ölpumpe der hinteren Maschine; außerdem lief ein Lager des vorderen Motors aus. Obwohl hierdurch die vordere Maschine

für die ganze Fahrt von vornherein ausfiel, und der hintere Motor nur durch Ölpumpen von Hand in Betrieb gehalten werden mußte, wurde der Auftrag weiter durchgeführt.

Um in einem möglichst weiten Gebiet aufzuklären, fuhr das Luftschiff in Höhe 1200 Meter zunächst die Küste entlang in nördlicher Richtung bis Gegend Varna.

Varna, das alte Odessos, der Hauptseehafen Bulgariens, liegt im Nordwesten einer Bucht des Schwarzen Meeres auf einer niedrigen Terrasse. Die Stadt ist seit 1877 den Türken entrissen. Im höchsten Stadtteil ragt, gleichsam als Wahrzeichen, die stattliche sechskupplige Kathedrale (Metropolis) empor. Über dem rötlich aufleuchtenden Felsstrand grüßen die Weinhänge des Klosters Hag. Demetrios.

Von hier aus nahm der Kommandant um vier Uhr nachmittags Generalkurs auf Sewastopol. In den Küstengewässern östlich von Varna wurden zwei große, mit Fischfang beschäftigte Segelschiffe gesichtet, offenbar brave bulgarische Fischersleute.

Um sieben Uhr abends nahm die Funkenstation drei Wettertelegramme von Konstantinopel auf, die aber keinen Anlaß zur Besorgnis boten.

Bis zur Krimküste, die in Höhe 1800 angesteuert wurde, waren weder eigene noch feindliche Schiffe zu entdecken. Der Vorstoß erfolgte – es war inzwischen zehn Uhr abends geworden – bis zur Höhe von Tuak.

Hier machte „Osmanie" funkentelegraphisch auf in Erwartung stehende starke Südwestwinde aufmerksam.

Da auf der Hinfahrt trotz der ausgefallenen Maschinen „hohe Fahrt" gelaufen war, so konnte die Rückkehr in Frage gestellt werden. Die Reparaturen konnten an Bord auch nicht behelfsweise ausgeführt werden. So entschloß sich der Kommandant zur Umkehr.

Um zehnundeinhalb Uhr abends wurde kehrtgemacht und Generalkurs Bosporus gesteuert. Um diese Zeit erreichte SL X im Raume Südostküste Krim die größte Höhe mit 2850 Meter.

Um ein Uhr nachts spielten Scheinwerfer auf dem Dunkel der See. Es sah aus, wie wenn feurige Schlangen über die See huschten. Wie durchs Glas festgestellt werden konnte, handelte es sich um drei von Nordosten nach Südwesten fahrende offenbar feindliche Schiffe; denn diese suchten auch nach oben ab, ohne jedoch das Luftschiff in den Lichtkegel zu bekommen. Bei der starken Dunkelheit sowie dem leichten Nebelschleier, der über dem

Schwarzen Meer lagerte, war Näheres über diese Fahrzeuge nicht festzustellen.

Um zweiundeinviertel Uhr nachts ergab sich aus der Navigation die türkische Küste bei Kap Jniade (100 Kilometer nordwestlich Bosporus). Dann wurde Kurs Bosporus genommen.

Außer zwei kleinen Segelbooten sowie einem türkischen Küstendampfer, dessen Rauchschwaden oben zu riechen waren, konnten keine weiteren Schiffe beobachtet werden.

SL X drehte jetzt nach Burgas ab, und bald lag in den blutroten Strahlen der aufgehenden Morgensonne das Kap Kara Burun zu Füßen des Luftschiffes, im Altertum unter dem Namen Thynias Prontorium bekannt. Dann öffnet sich den Blicken der weite Golf von Burgas, an beiden Seiten von Höhenzügen besäumt, die ihre Vorgebirge in den Golf entsenden. Burgas ist der Hauptschiffhafen von Südbulgarien—Ostrumelien. Die an der Küste gelegene bulgarische Funkenstation, deren Leitung damals ein deutscher Obermaat hatte, wurde ausgemacht.

Gegen acht Uhr morgens wurde Jambol erreicht.

SL X führte noch eine glücklich verlaufene Minensuchfahrt aus und stieg dann, mit dem Auftrag, Sewastopol und womöglich auch Batum mit Bomben anzugreifen, am 27. Juli 1916 zu seiner Todesfahrt auf.

Die Wetterlage war nicht besonders günstig; aber Luftschifffahrten während eines Krieges sind alles andere als Ausflüge, bei welchen man sich das Wetter aussuchen kann. Gilt es, eine strategische Operation zu unterstützen, dann wird die Fahrt eben gewagt, wenn das Wetter es nur einigermaßen zuläßt.

Sieben Mann von der Besatzung waren zurückgeblieben, während an Bord sich 16 Fahrtteilnehmer, einschließlich des Kommandanten, befanden.

Neben einem größtmöglichen Bombenvorrat nahm das Luftschiff für 24 Stunden Betriebsstoff mit. Die Reservebenzintanks ließen sich ja auch als Ballastabgabe verwenden und wurden nötigenfalls über Bord geworfen.

Hauptmann v. Wobeser gab den voraussichtlichen Zeitpunkt der Rückkehr als 28. Juli vormittags zehn Uhr an. Falls er Batum noch angreifen würde, könnte es natürlich später werden. Doch sollte dies alles durch Funkspruch Jambol bekanntgegeben werden.

Am 28. Juli frühmorgens zwischen vier und fünf Uhr hatte SL X funkentelegraphischen Verkehr mit der Großfunkenstation Osmanie. Das Luftschiff verlangte auch Peilung, die es, nachdem der Winkel hinaufgefunkt worden war, ordnungsgemäß quittierte. SL X gab zum Schluß des Funkentelegraphieverkehrs das Zeichen „n n", das bedeutet: ich habe nichts mehr zu sagen.

Anfangs wurde das Luftschiff von der Funkenstation Osmanie sehr laut im Empfang vernommen. Gegen fünf Uhr ließen die Funkzeichen an Intensität jedoch merklich nach, so daß daraus gefolgert werden kann, daß sich SL X ziemlich weit von der Bosporuseinfahrt entfernt haben mußte.

Als das Luftschiff bis zum 28. nachmittags noch nicht in Jambol gesichtet wurde und außerdem jede funkentelegraphische Benachrichtigung von seiten des SL X ausblieb, war man sich im Luftschiffhafen darüber einig, daß dem Luftschiff etwas Unvorhergesehenes zugestoßen sein mußte. Unverzüglich beauftragte der Hafenkommandant die Seeflugstation in Varna, das Schwarze Meer nach dem Luftschiff abzusuchen, besonders aber den Raum um Sewastopol zu beobachten. Denn nach dem letzten Funkspruch zu urteilen, den SL X abgab, war damit zu rechnen, daß das Luftschiff Generalkurs Sewastopol genommen hatte.

Unmittelbar darauf wurde von der Seeflugstation Varna mit mehreren Wasserflugzeugen aufgeklärt und die bulgarische Küste des Schwarzen Meeres bis Kap Kuri abgesucht, ebenso aber quer in die See hinein südlich bis auf 50 Seemeilen. Ein drittes Flugzeug forschte in einem Dreiecksflug über dem Gebiet der Bucht von Varna nach dem Verbleib des SL X. Das gesamte, für die Seeflugstation erreichbare Gebiet wurde lückenlos abgesucht. Ein Flugzeug hielt sogar auf hoher See einen türkischen Segler an – das Segelschiff war seit sechs Tagen von Konstantinopel nach Baltschik unterwegs –, der aber keine Auskunft über den Verbleib des SL X geben konnte. Das Wetter war hinsichtlich Sichtigkeit recht günstig, doch erschwerten die starken Nordwestwinde die Aufklärung sehr. Die Luftrazzia der Seeflugstation Varna setzte am 28. nachmittags ein und erstreckte sich über die ganze Nacht bis zum Tagesanbruch des 29. Juli bei einem Aktionsradius von über 150 Kilometer. Aber trotz aller aufgewendeten Mühe war nicht die geringste Spur des Luftschiffes zu entdecken.

Flugzeuge, die auf der gegenüberliegenden Seite des Schwarzen Meeres aufgestiegen waren – die Flugstationen Kleinasiens waren inzwischen auch alarmiert –, um von Songuldak und Sinope aus den Raum gen Sewastopol abzusuchen, brachten leider auch weiter nichts als negative Berichte.

Des weiteren hat ein am 28. Juli abends vom Bosporus gestartetes Flugzeug bis auf 100 Seemeilen Abstand bei Generalkurs Sewastopol nichts gesehen, was in Richtung des überfälligen Luftschiffes hätte als Anhalt dienen können.

Die Mittelmeerdivision, die gleichfalls alarmiert wurde, um mittels U-Booten das Schwarze Meer allerorts abzusuchen, vermochte ebenfalls kein Licht in das Dunkel zu bringen.

Die Küstenfunkenstationen des Schwarzen Meeres hatten sämtlich Weisung, die russischen Funksprüche, vor allem den Nachrichtendienst für die russische Presse, zu überwachen. Aber auch der russische Funkverkehr wußte von einem heruntergeholten oder auch nur gesichteten Luftschiff im Raume Sewastopol nichts zu berichten. Selbst der russische Zeitungsdienst gab keinen dahingehenden Anhaltspunkt.

SL X schien also demzufolge offenbar auf andere Weise Schiffbruch erlitten zu haben. Ein verstümmelter Funkspruch, den eine bulgarische Funkenstation aufgefangen haben will, soll folgenden Wortlaut haben:

„... kämpfen gegen über 30 Meter Wind ... Tromben ... grüßt Angehörige ...“

Da kam endlich ein Funkspruch des türkischen Dampfers „Corcovado“: „Benzintank angespült bei Kilia, Südwestküste Schwarzes Meer, Quadrat 303, östlich Bosporus. Tank wurde gestern eingeholt. Noch weitere Teile angespült und sind unterwegs. Unglücksfall des Gesuchten (SL X) im südwestlichen Schwarzen Meer scheint erwiesen. Forsche weiter und lasse Teile nach Jambol schaffen ...“

Und am 4. September meldete die Seeflugstation Varna, daß am 1. September 1916 bei der bulgarischen 24-Zentimeter-Batterie am Strand des Schwarzen Meeres durch bulgarische Soldaten eine stark verweste, mit Schwimmweste bekleidete Leiche gefunden wurde. Aus dem Umstand, daß der Maschinist Dahl – um diesen handelte es sich nämlich – mit Schwimmweste bekleidet war, kann entnommen werden, daß die Luftschiffkatastrophe nicht durch Brand oder Explosion erfolgt ist. Vielmehr erschien in diesem Zusammenhang das Unglück durch schwere Belastung infolge einer lokal aufgetretenen Trombe wahrscheinlicher.

Ein deutscher Offizier, der sich an Bord eines Kanonenbootes gleich nach Kavak am Ausgang des Bosporus begab, fand dort den von dem türkischen Dampfer gefundenen Luftschiffbenzinbetriebstank vor. Durch eingehende Untersuchungen in Jambol

und Vergleich mit dem Schiffsplan des SL X wurde festgestellt, daß es der Behälter Nummer 20 war, der dicht vor der hinteren Gondel voraus gelegen hat. Brandspuren waren an dem Tank nicht zu erkennen. Die Spanndrähte und der Anschluß der Benzin- und Druckleitung waren abgerissen, so daß mit Bestimmtheit angenommen werden kann, daß der Tank nicht absichtlich abgeworfen wurde, sondern abgerissen ist. Der Benzintank wies nur eine starke Einbeulung auf, war aber im übrigen nur wenig deformiert, so daß er sicherlich in einer größeren Schiffsmasse auf das Wasser aufschlug und sich dann losriß.

Es ist also wahrscheinlich, daß der Unglücksfall durch ein lokales Unwetter verursacht wurde. Sowohl die Wetterwarte in Konstantinopel als auch die Flotte – besonders die U-Boot-Kommandanten – teilten mit, daß ganz plötzlich auftretende lokale Unwetter mit außergewöhnlich starken Böen und Wasserhosen „Tromben“ bis zu ungefähr 600 Meter Höhe im Schwarzen Meer absolut keine Seltenheit sind. Diese Unwetter mitten auf dem Meere dauern oft nur eine Stunde, ohne daß an der Küste irgend welche Wahrnehmungen davon gemacht werden. Diese Stürme entwickeln eine Windgeschwindigkeit von 45 Meter pro Sekunde. Wehe dem Luftschiff, das in seine Wirbel gerät! –

Mit Sicherheit ist anzunehmen, daß auch dem SL X etwas Derartiges plötzlich zugestoßen ist, dafür spricht der Umstand, daß das Luftschiff keinerlei Notsignale mehr gegeben hat. Bei einem Untergang durch Schußverletzung zum Beispiel hätte das Luftschiff beim allmählichen Wegsacken doch noch Notsignale funken können.

SL X muß plötzlich von einer Trombe auseinandergebrochen worden sein. Nach den vorausgegangenen Schilderungen erscheint diese Annahme daher sehr wohl begründet.

Untergegangen von der Besatzung sind: Hauptmann v. Wobeser als Kommandant, zwei Offiziere, zwei Fahringenieure, acht Maschinisten, zwei Steuerleute und ein Funkentelegraphieunteroffizier.

Die dunklen Fluten des Schwarzen Meeres begraben die Hoffnungen einer heldenmütigen Besatzung. Der Alleinbezwinger Tod hat ihrem tatenfrohen Leben ein vorzeitiges Ende gesetzt. Ehre ihrem Andenken!

Viertes Kapitel

LZ 101

Angesichts der vor der Tür stehenden Kriegserklärung Rumäniens, die ja dann auch am 27. August 1916 erfolgte, entschloß sich der Feldflugchef für die beschleunigte Überführung eines Zeppelinluftschiffes als Ersatz für den unglücklichen SL X. Die engere Wahl fiel auf den bei Bonn am Rhein stationierten LZ 101, einen 35800 Kubikmetertyp. Das Luftschiff hatte eine Länge von 178,5 Meter bei einem Durchmesser von rund 19 Meter. Die Nutzlast belief sich auf 18300 Kilogramm, während die Fahrgeschwindigkeit 25,5 Metersekunden betrug.

Das Luftschiff stand unter dem Befehl des erfolgreichen Kommandanten Hauptmann Gaissert. Außer ihm bestand die Besatzung aus einem I. und einem II. Offizier, einem Fahringenieur, drei Steuerleuten, einem Funkeroffizier, sechs Maschinisten und zwei Maschinengewehrschützen.

Besonders hinsichtlich technischer Qualifikation war das Kommando des LZ 101 außerordentlich gut zusammengesetzt.

LZ 101 trat bereits am 1. August 1916 seine Überführungsfahrt nach Bulgarien an. Da diese Fahrt einen ganz besonders guten und interessanten Verlauf nahm, soll sie nachstehend etwas eingehender beschrieben werden.

Eine sternenklare Nacht wölbt sich über dem Luftschiffhafen. Der Scheinwerfer huscht gespensterhaft über dem Abfahrtsgelände.

„Schiff aus der Halle marsch!" und LZ 101 verläßt um Mitternacht seine an dem Ufer des Rheins lang hingeduckte Halle.

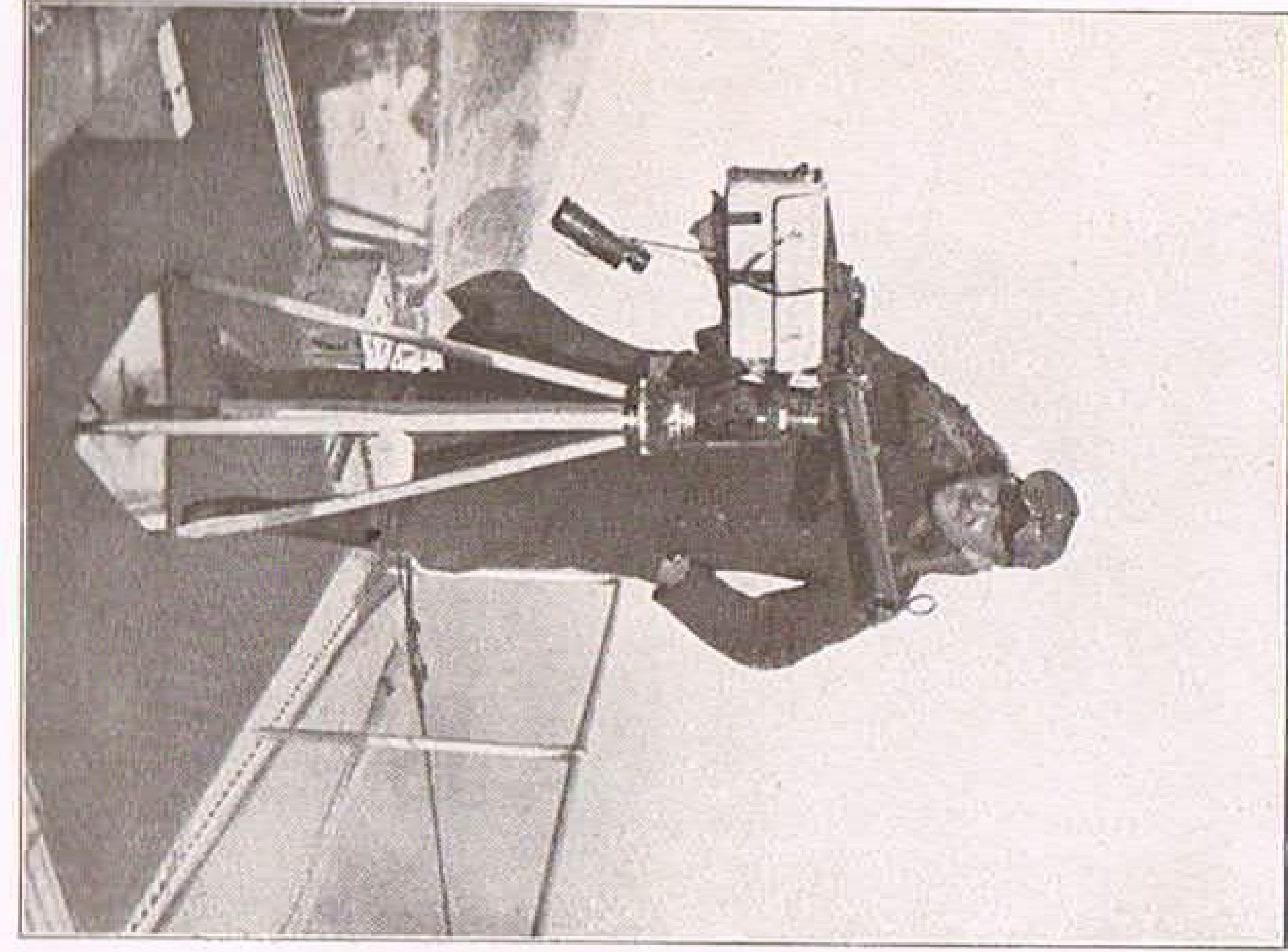
Bis Mainz bildete der Rhein den Wegweiser. Aus verhältnismäßig geringer Höhe, dem Strom folgend, wirkte so recht der

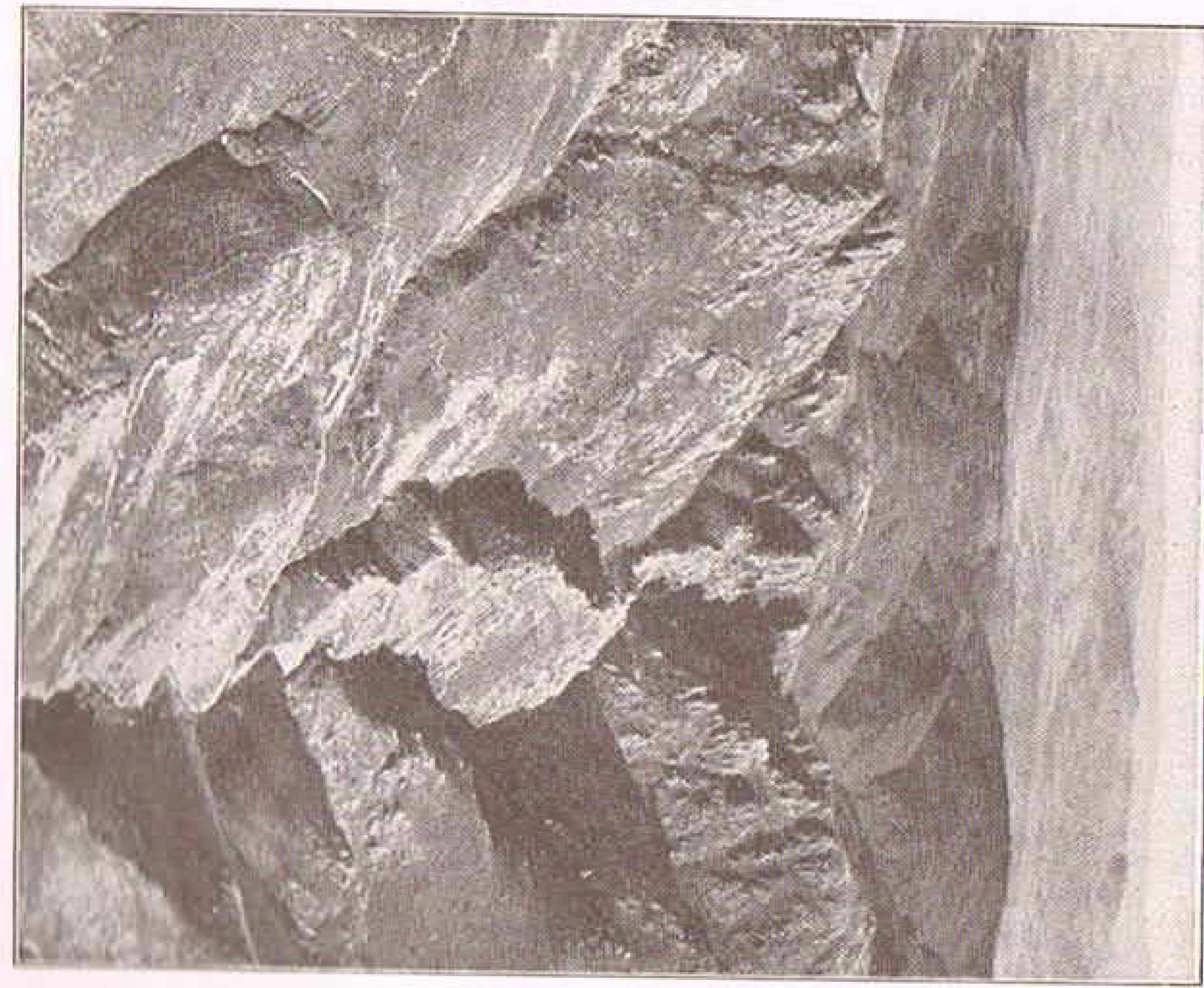


Schipkapaß von Norden



Schipkapaß von Süden. Kloster und Dorf Schipka



Maschinengewehr oben auf der Plattform des Luftschiffs. LZ 101


Die „Blauen Steine“ bei Sliwen

Zauber einer rheinischen Hochsommernacht. Die zahllosen Lichter, die auf beiden Ufern des heiligen Stromes aufblitzten, ließen den Flußlauf wie ein mit Edelsteinen besetztes Band erschimmern. Gegen Morgen senkte sich leichter Bodennebel über die entschwindenden heimischen Täler, gleichsam einen duftigen Schleier über ihre Pracht ziehend.

Die Heimat mit ihren friedlichen Waldtälern und rebenbedeckten Bergen lag bald weit hinter dem Luftschiff. LZ 101 strebte der damaligen Donaumonarchie zu.

Nach Regensburg, Passau und Linz wurde um elf Uhr vormittags Wien in Höhe 700 Meter überflogen. Da lag am Fuße des Wiener Waldes die „Stadt der Träume“. Aus der Vogelschau fallen die zahlreichen Brücken ins Auge, die über die Donau, den Kanal und die Wien führen. Die rastlos herüber- und hinüberflutenden Menschen nahmen sich wie emsige Ameisen aus.

Der Prater löst leichte Erinnerungen aus: „Wiener Blut“ und „Geschichten vom Wiener Wald“. Der Stephansdom jedoch läßt an erntere Dinge gemahnen: Die Türken vor Wien! Kreuz oder Halbmond? Rüdiger von Starhemberg rettete damals das bedrohte Abendland, an dessen Tore die Sarazenen pochten.

Hinter Wien traten heftige Böen auf, die uns alle aus träumender Beschaulichkeit rissen. Die Windsbraut spielte Fangball mit LZ 101 und ließ ihn mehrere hundert Meter herauf- und heruntertanzen. Doch gewann der Kommandant bald die Oberhand über das brausende Element.

In Höhe der Pußta setzte im Laufe des Nachmittags starker Dunst ein, während voraus, halbbogenartig, mehrere Gewitter sich türmten.

Glücklicherweise kam nun bald der Luftschiffhafen Temesvár in Sicht, so daß um fünf Uhr nachmittags, nach siebzehnstündiger Fahrtdauer, dort eine Zwischenlandung vorgenommen werden konnte. –

Am 3. August morgens acht Uhr wurde die Fahrt nach Jambol bei anscheinend günstiger Wetterlage fortgesetzt.

Über die Donau im Raume Petka hinweg gelangte LZ 101 in das Gebiet des serbischen Moravatales, wo um elfundeinhalb Uhr vormittags Aleksinatz voraus auftauchte. Unser Luftschiff rückte den Balkanbergen näher und immer näher. Backbord eilen einige Serbendörfer vorüber, elende Lehmkaten mit Strohdächern.

Gegen Mittag kreuzte LZ 101 die Nisava und erreichte nach erneuter Überwindung einiger Böen die Höhe von Nisch. Das

Tal der Morava nimmt unmittelbar vor dieser Stadt den Charakter einer Hochebene an, die hufeisenförmig von einer wildromantischen Bergkette umschlossen ist. Südöstlich davon steigt der zackige Bergstock der Suva Planina bis 1822 Meter empor. Vor Nisch streben die Berge des Jestrebac und der Suva Planina gleichsam eine Vereinigung an, die nur durch das Tal der Morava gehemmt wird. Die Vegetation zeigt hier ein sehr kümmerliches Aussehen. In den Tälern wuchert spärlicher Baumwuchs, und die Höhen sind nackt und kahl. Nur die Morava und Nisava entlang zieht sich ein dürftig grüner Saum. Nisch selbst mit seinen roten Dächern, Kirchen, Minaretten und verwitterten Baulichkeiten übt, aus der Vogelperspektive gesehen, wie alle orientalischen Städte, einen nicht zu leugnenden Reiz aus.

Die etwas abseits gelegene Kapelle Tschelè Kula stellt ein Wahrzeichen der bewegten Vergangenheit von Nisch dar. Sie birgt nämlich den „Schädelturm", den die Türken 1809 aus 952 Schädeln der dort gefallenen Serben als Siegestrophäe errichteten.

Im Raume von Mahmud-Pascha-Han endet die Hochebene von Nisch. Tief unten – LZ 101 stand in Höhe 1600 – winden sich die Gleise des Balkanexpreßzuges durch ein von steilen Felsmauern eingeengtes, wildromantisches Tal, das von der Nisava durchströmt wird. Ruinen, Klöster, Kapellen liegen zerstreut am Wege. In Höhe von Bela-Palanka macht die Nisava inmitten des Hochgebirges eine grandiose Kurve. Auf die Hänge der pittoresken Felsmassen sind buntgetünchte Häuserterrassen hingeklebt. Ein altes Türkenschloß mit zinnengekrönten Mauern und Rundtürmen erinnert an die entschwundene Macht der Osmanen.

Hinter Bela-Palanka treten die Höhenzüge wieder zurück, das Tal der Nisava zu einem gewaltigen Kessel erweiternd, der sich bis Pirot hinzieht.

Heftige Böen schütteln das Luftschiff, das sich bedenkliche Verrenkungen gefallen lassen muß. Im Laufgange bot sich das technisch interessante Schauspiel, wie der Duraluminrumpf in federnder Elastizität den Böen nachgab. (Ein Z-Schiff hätte vielleicht die Trombe, die das sprödere Holzgerippe des SL X zerbrach, glücklich überwunden.)

Um zwölfundeinhalb Uhr mittags wurde bei Pirot die serbisch-bulgarische Grenze überflogen. Ein Gewirr enger Gassen und verwahrloster Häuser bietet sich dem Auge; südwestlich davon ragen fünf Türme eines mittelalterlichen Kastells empor, das von

einer dahinter liegenden steilen Höhe beherrscht wird, die ebenfalls Befestigungen aufweist.

Entlang finsteren Schluchten, in denen das Wasser ausgetrocknet ist, wurde die Riesenmauer der Stara Planina passiert. Nackte Höhenzüge schieben sich zwischen kärglich belaubte Bergkuppen, über denen Raubvögel kreisen.

Mit hohen Kalkbergen schließt der Balkan plötzlich ab; die weite Ebene von Sofia tut sich auf.

Sofia, Bulgariens Hauptstadt, lag wie ein blitzender Edelstein am Fuße des himmelanstrebenden Witoscha hingebettet. Der steinerne Riese hatte sein Haupt gerade in Wolken verhüllt. Weithin glänzen die goldenen Kuppeln der im byzantinischen Stil aufgeführten Kyrill- und Methodi-Kirche, deren Einweihung als Friedensfest gedacht war. Gerade Straßenzüge mit modernen Häusern und monumentalen Gebäuden geben der Stadt ein imposantes Gepräge. Besonders ins Auge fallen von oben außer jener Hauptkirche das Schloß, der Borisgarten, die Sobranje, die Ministerien und das Theater.

Die Menschen liefen beim Erscheinen des brummenden Zeppelins aus den Häusern, gestikulierten lebhaft mit den Armen und schwenkten Hüte und bunte Tücher.

Die Fahrt geht weiter. Unten gähnen die Schluchten und Risse des Hochbalkans; Spitzen und Zinnen türmen sich – ein in wilder Bewegung erstarrtes Meer.

Über die Vorberge des Balkans ragt (Backbord) die in den bulgarischen Volksliedern viel besungene „Murgasch Planina" fast 2000 Meter auf. Ringsum malerische Gebirgslandschaft, eine Welt aus Stein und Kalk voll großartiger Wildheit. Die Gleise tief unten winden sich in kühnen Steigungen aufwärts.

So schön sich das Balkangebirge aus der Vogelschau auch ausnehmen mag, für den Luftschiffer liegt gerade in der charakteristischen Note seiner Schönheit die große Gefahr. Das zum größten Teil nackte Gestein dieser Landschaft wirkt, meteorologisch betrachtet, wie ein riesiger Thermophor, der durch die intensive Sonnenbestrahlung tagsüber gleichsam aufgeladen wird. Besonders nach Sonnenuntergang, aber auch schon, wenn die Sonne nur vorübergehend durch Wolken verhüllt ist, steigen dann heiße Luftsäulen empor, die die Atmosphäre in Unruhe versetzen und so zu den gefürchteten Balkanstürmen beitragen.

Unser Luftschiff näherte sich nun wieder einem historischen Punkt: zwischen zwei gigantischen Kumuluswolken hindurch, zu

Füßen die schäumende Maritza, stand LZ 101 nunmehr über dem „Trajans Tor". Hier drang Kaiser Trajan im Jahre 101 n. Chr. gegen die Dazier vor. Auf der Paßhöhe sieht man deutlich noch Mauerreste römischer Befestigungen.

Der Maritza folgend, ging es nun über wilde Hochgebirgsschluchten hinweg. Steuerbord türmt sich das reichbewaldete, mächtige Rhodope-Gebirge wie eine drohende Mauer auf.

Diese Gegend hat wohl Ovid im Auge gehabt, als er in seinen „Heroiden" von dem waldigen Haemus und dem eisigen Rilo sprach, dem der junge Hebrus entquoll.

Allmählich wird das Maritzatal breiter; Getreide- und Reisfelder, Obst- und Weingärten beleben das Bild; die Landschaft nimmt mehr und mehr den Mittelmeercharakter an.

Gegen drei Uhr nachmittags steht das Luftschiff in Höhe 1500 nördlich von Philippopel über der weiten Maritzaebene „Kara Mustafalar". Von hier aus wurde um fünf Uhr der Raum von Jambol erreicht. Der deutsch-bulgarische Haltetrupp stand schon bereit; und in einer halben Stunde darauf war LZ 101 bereits im Luftschiffhafen gelandet. Bald sollte er zu kriegerischer Fahrt gerufen werden. — — —

Am 27. August 1916 hielt Rumänien den Zeitpunkt für gekommen, den Zentralmächten den Krieg zu erklären. Unmittelbar darauf lief folgendes Telegramm im Luftschiffhafen Jambol ein:

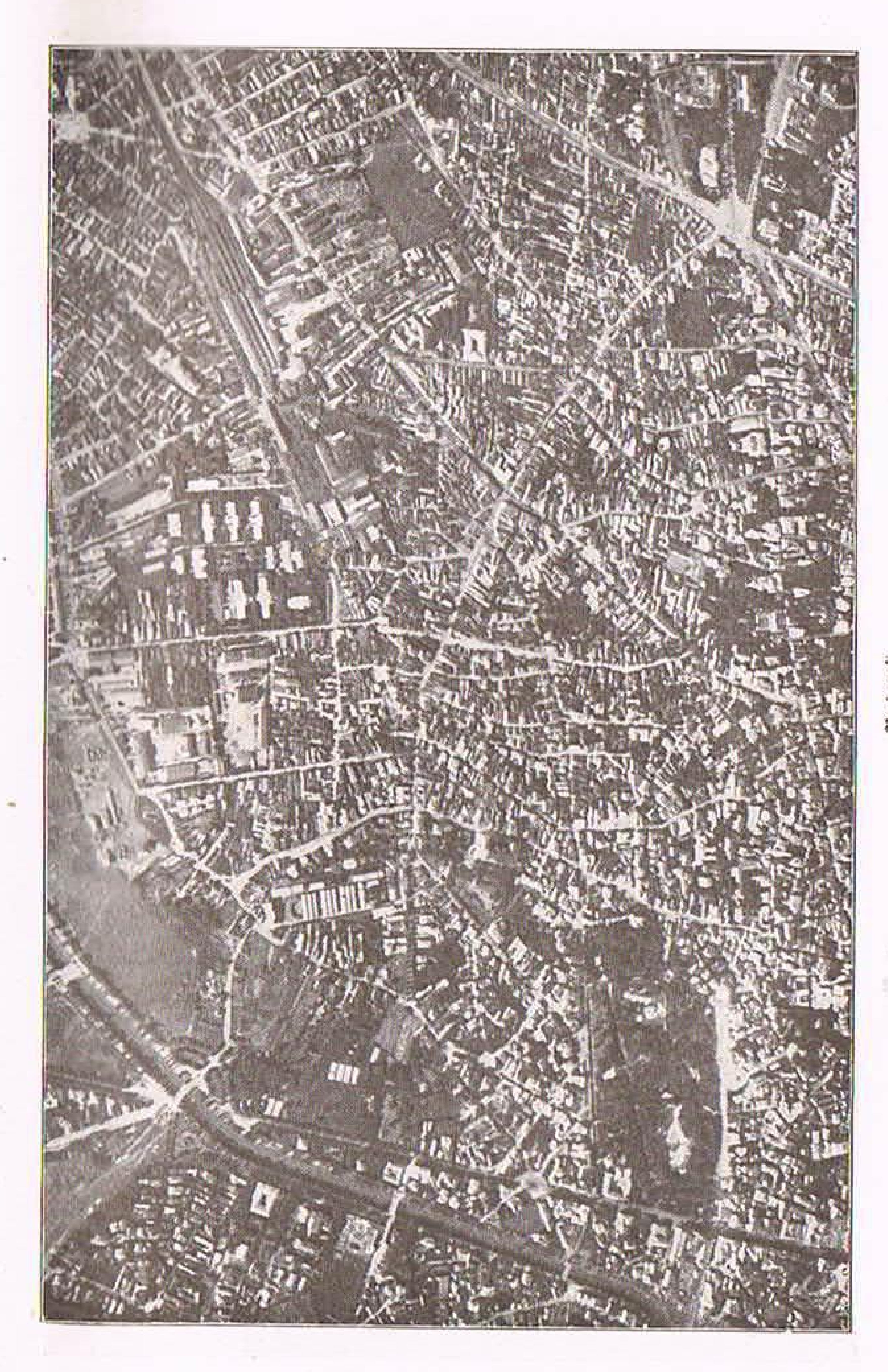
„... Heute Nacht Angriff auf Bukarest ausführen. Angriffsziel militärische und Bahnhofsanlagen im Nordwestteil der Stadt. Oberkommando Mackensen."

Die Wetterlage erschien günstig; und so konnte noch für den gleichen Abend Fahrtbereitschaft angesetzt werden. Rumäniens Hauptstadt, in der eine bestochene Clique in skrupelloser Weise zum Kriege gegen Deutschland gedrängt hatte, sollte denn ohne Verzug die ganze Schwere des Begriffes „Krieg" gleich in seinen ersten Stunden voll auskosten.

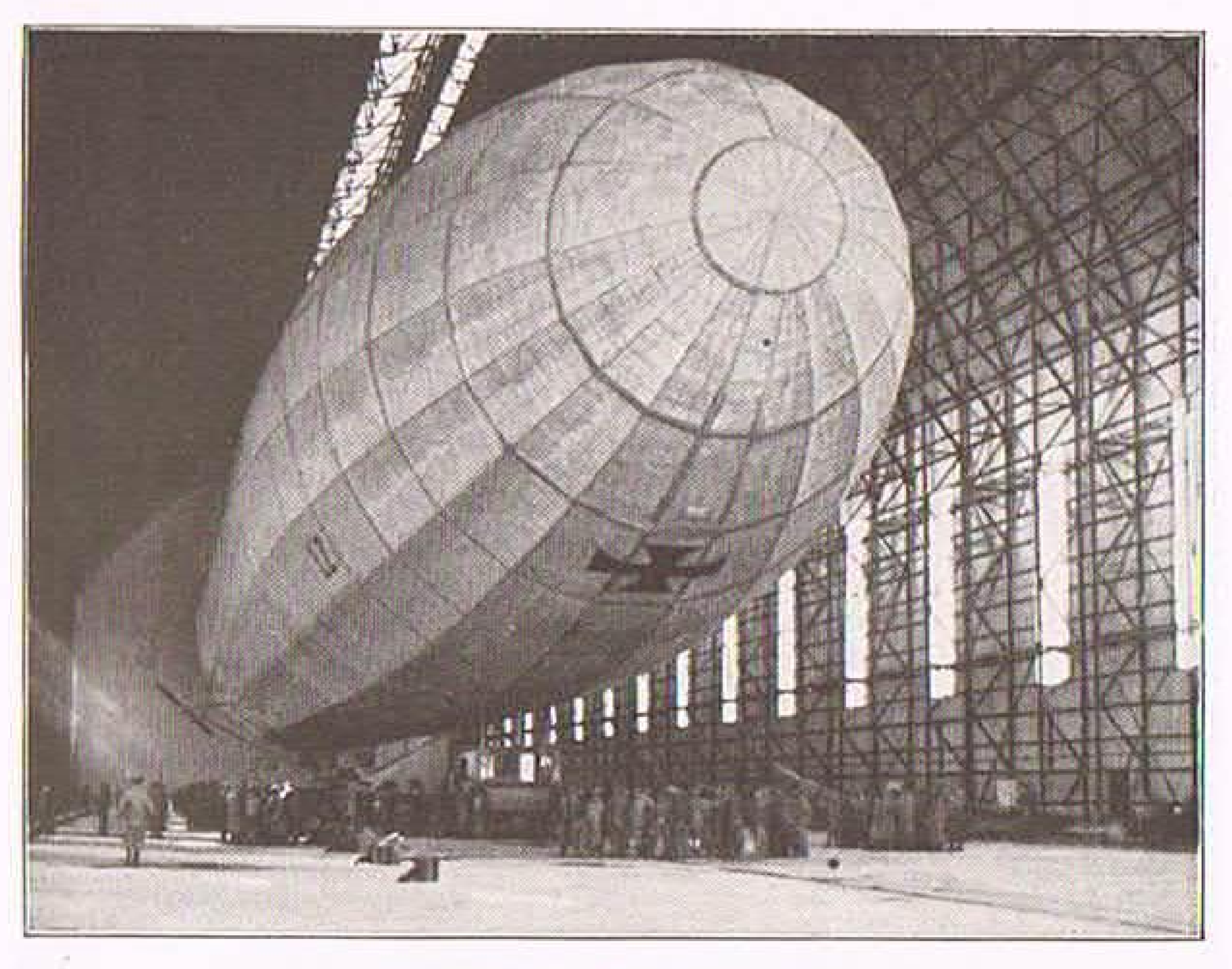
Mit 1834 Kilogramm Bomben an Bord stieg LZ 101 achtundeinhalb Uhr abends mit Generalkurs Bukarest auf.

Um elfundeinhalb Uhr wurde voraus ein größeres, weithin leuchtendes Feuer bemerkt, das der Kommandant sofort ansteuern ließ. LZ 101 mußte sich offenbar in Höhe von Stara Petka befinden.

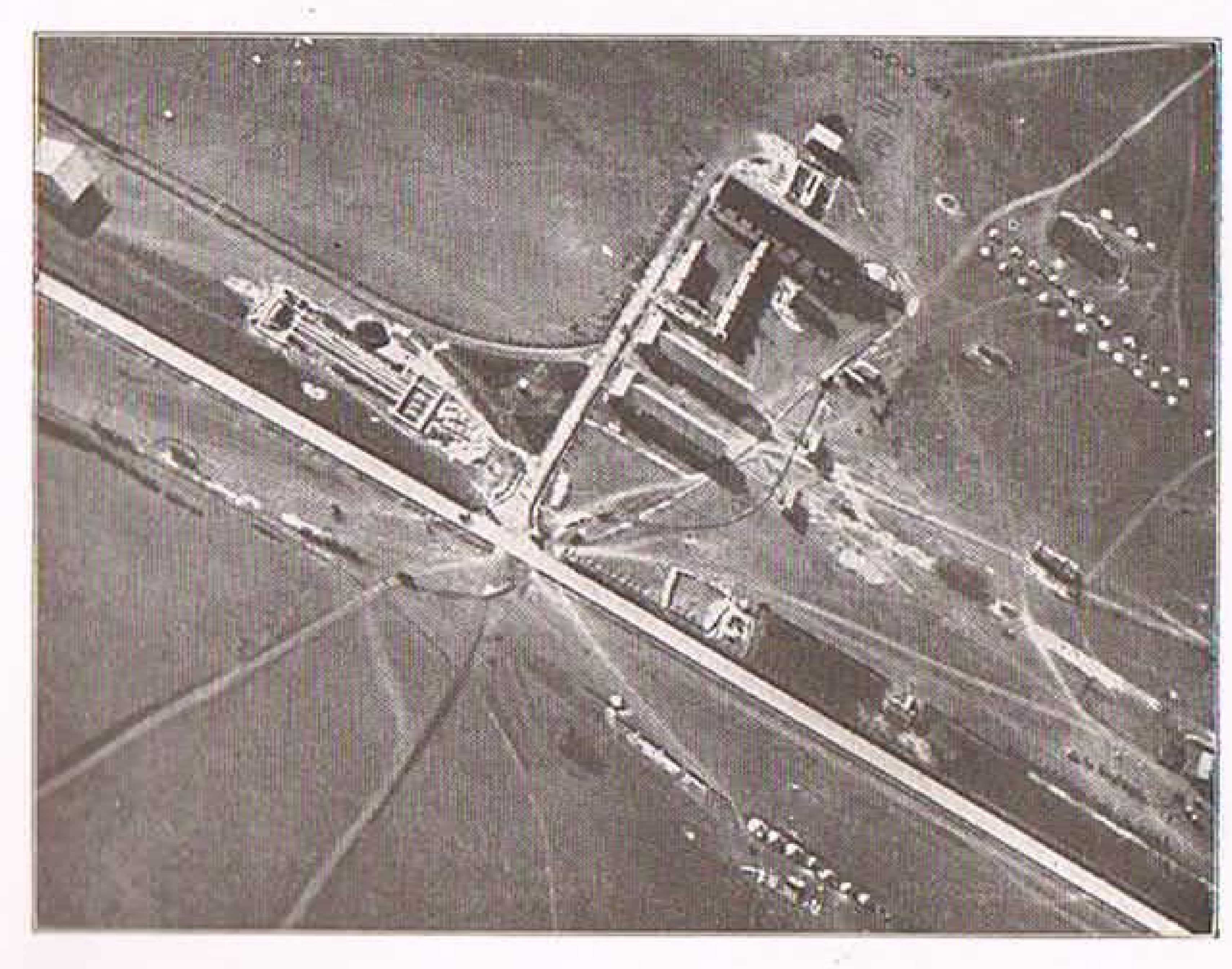
Näher und näher rückte das schimmernde Band der Donau. Ein starker Nordwest verhinderte fast das Auslugen aus den Gondeln. Der Feuerschein, der die Donau nunmehr in flüssigem Gold



Bukarest



Schiff klar zur Abfahrt. LZ 101



Der türkische Flugplatz St. Stefano bei Konstantinopel

erglänzen ließ, stellte sich jetzt als ein großer Brand in Giurgiu heraus. Die österreichische Donauflottille hatte die Petroleumraffinerie bei Giurgiu in Brand geschossen.

Um Mitternacht stand das Luftschiff über Rustschuk. Die Donau war mit kleineren Fahrzeugen belebt, die mit Scheinwerfern absuchten. Gespensterhaft hoben sich die Ufergelände im Lichte der Scheinwerfer von dem Dunkel der Nacht ab.

Gegen starken Nordwestwind ankämpfend, näherte sich der deutsche Luftkreuzer langsam und zäh seinem Ziele. Bukarest selbst war sorgfältig abgedunkelt und erst ein unvorsichtig aufleuchtender rumänischer Scheinwerfer ließ plötzlich das Stadtbild erkennen. Bucuresci, die „Stadt der Freude", das Paris des Balkans lag unter den verderbenschwangeren Bomben seines Gegners.

Der Kommandant ließ jetzt in Höhe 3000–3500 zum Angriff aufdrehen, und zwar wurde mit Nordwestkurs, vom Süden der Stadt aus, über das Militärlager hinweg nach dem Nordbahnhof angelaufen. Bei der Anfahrt des Schiffes erloschen mit einem Male sämtliche Scheinwerfer. Doch zu spät. Erst als beim Überfliegen der wasserreichen Gegend südlich der Stadt auf eine feuernde Batterie zwei Bomben geworfen wurden, reckten fünfzehn Scheinwerfer ihre Riesenarme zum Himmel. Im Süden der Stadt arbeitete ein Scheinwerfer mit auffallend rötlichem Lichte und beleuchtete sehr dekorativ die nächtliche Szenerie.

Von Zeit zu Zeit fingen die Scheinwerfer das Luftschiff: in den Gondeln wurde dann alles für einen Augenblick geblendet. Im gleichen Moment trat immer die Abwehrartillerie in Tätigkeit. Doch glitt das Schiff dank der Umsicht der Steuerleute immer wieder aus dem drohenden Bereich der magischen Lichtkegel hinaus.

Die Stadt war vorzüglich abgeblendet; man konnte zwar von oben die dunklen Straßenzüge und Häuserblocks in ihrer Gesamtheit deutlich erkennen, aber nur ganz wenige Lichter sehen. Nur in der Nähe des Nordbahnhofs war ein großes Häusergeviert hell erleuchtet; es wurde für die Neue Pyrotechnik mit ihren militärischen Werkstätten gehalten.

Nacheinander wurden nun die Bomben auf die befohlenen Punkte der Stadt geworfen. LZ 101 hatte sich fast eine halbe Stunde über Bukarest befunden, konnte also die Bomben in langsamer Folge werfen.

Wenn hierbei nicht immer ausgerechnet militärische Ziele getroffen wurden, so läßt sich daraus dem Kommandanten kein Vorwurf machen. Man vergegenwärtige sich: eine total abgeblendete

Stadt, die alpine Abwurfhöhe, endlich die Ablenkung der Geschosse durch den Wind. Kein Kommandant hat aus Übermut auch nur eine Bombe abwerfen lassen; das werden wir ja auch späterhin bei dem beabsichtigten Luftschiffangriff auf die befestigten Punkte des Nildeltas sehen.

Wie rasend feuerten unten die Abwehrbatterien. Das Schiff stand schließlich gegen den starken Wind fast still, so daß auf der Stelle gefahren wurde – und das mitten über Bukarest. In ohnmächtiger Hast jagten die Scheinwerfer am Himmel hin und her. Immer näher am Schiff lagen die weißen Schrapnellwölkchen. Das Surren der Propeller wetteiferte mit dem Krachen der Granaten. Da – das Basiliskenauge des rötlichen Scheinwerfers hat LZ 101 erfaßt. Brandgeschosse jagen wie feurige Schlangen durch die Luft. In bedenklicher Nähe der Gondeln flammen zwei Sprengpunkte auf, jetzt wird es Zeit: mit Kurs Nord über Ost nach Südost ließ der Kommandant abdrehen.

LZ 101 schwamm längst wieder im bergenden Schoß der Nacht, und noch immer wetterleuchtete das zuckende Licht der Scheinwerfer über der Stadt, in der die Hölle losgelassen schien. Wie ein abziehendes Gewitter grollte es hinter dem enteilenden Luftkreuzer drein, der mit Sonnenaufgang seinen Hafen erreichte.

Die günstige Wetterlage gestattete in diesen Tagen noch zwei weitere Angriffsfahrten auf Bukarest in den Nächten vom 4./5. und 25./26. September.

In diesem Zusammenhang dürfte es interessant sein, ein Spiegelbild der Eindrücke in Bukarest während der Angriffszeit zu erhalten. Im folgenden ist der Bericht eines Augenzeugen wiedergegeben:

„Gegen zwei Uhr sah der die Nachtwache haltende Beamte plötzlich den riesigen Ballon über der Gesandtschaft schweben. Der Zeppelin war bereits in Ploesti gewesen, hatte diese Stadt bombardiert und flog alsdann, offenbar in großer Höhe, nach Bukarest. So schwebte der Koloß wohl zehn Minuten regungslos über dem Gesandtschaftsgebäude, ohne sonst von irgend jemand bemerkt worden zu sein. Erst als sich die Schrauben in raschere Bewegung setzten und das gewaltige Rauschen über der schlafenden Stadt ertönte, erwachte das eben noch tote Bukarest, und der Alarm durchtobte die Stadt. Die Wachtmänner begannen ihr Konzert mit den schrillen Signalpfeifen, die Glocken läuteten, bald krachten auch die Kanonen und hämmerten die Maschinengewehre. Die in Angst versetzte Bevölkerung von Bukarest stürzte in die Keller.

„Der Zeppelin flog in der Richtung des Königspalastes Cotroscheni ab, scheint jedoch sofort wieder gewendet und seinen Kurs erneut über unsere Gesandtschaft genommen zu haben. (Kein Mensch hatte indessen oben an die Gesandtschaft gedacht.) Irgendwo in der Nähe krachte die erste Bombe. Ein zischendes Geräusch wie ein Windstoß, dann der furchtbare Krach und ein dumpfer Donner, wohl verursacht von den aus der Luft zurückstürzenden Trümmern eines getroffenen Hauses. Und wieder rauschte es über der Gesandtschaft, so stark und anscheinend so nahe, daß man glaubte, das riesige Luftschiff deutlich wahrnehmen zu können. Und dann wieder das bekannte Gedröhne, das man nicht vergißt, wenn man es einmal gehört hat. Diesmal war es ein Volltreffer: eine Gendarmeriekaserne war getroffen. Die Bombe schlug durch das ganze Haus und krepierte dann im Keller. Offiziell wurde gemeldet, es sei niemand getötet worden. In der Ferne verstummte das Rauschen des Luftschiffes. Inzwischen hatte aber der Himmel sein Aussehen verändert. Gewaltige Scheinwerfer sandten ihre Strahlen gegen das Firmament und beleuchteten es taghell. Die Maschinengewehre hämmerten, die Infanterie und Polizei schoß mit Gewehren und Revolvern planlos in die Luft. Es war nicht klar, wohin sie schossen, denn die Scheinwerfer hatten den Zeppelin noch gar nicht gefunden und festgehalten, und die Schießerei war ein zielloses Herumfeuern. Unterdessen war der Zeppelin aber bedeutend höher gestiegen. Das Luftschiff stand ungefähr über dem Park Carol, und rings um ihn herum platzten die Schrapnells und umgaben ihn mit blauen Wölkchen.

„Auch rumänische Flieger schienen endlich aufgestiegen zu sein, man hörte das Knattern der Aeroplane. Immer weniger sichtbar wird der Zeppelin, und plötzlich ist er aus dem Bereich der Scheinwerfer verschwunden. Der folgende Tag sieht Bukarest in verstörter Laune; alles Leben scheint aus dieser frohen Stadt verschwunden zu sein, und das Volk verkriecht sich, zu Tode geängstigt. Die Rumänen beginnen zu verstehen, was es heißt, mit den Mittelmächten Krieg zu führen." –

Nach diesen Fahrten trat ein Wechsel in der Besatzung ein: Hauptmann Gaissert wurde zu wichtigerer Verwendung abberufen; an seine Stelle trat der bisherige Erste Offizier Oberleutnant Koreuber, der bis zuletzt als Kommandant LZ 101 von Erfolg zu Erfolg führte. (Koreuber ist zur Zeit Hauptmann der Reichswehr.)

Nachdem LZ 101 in der Nacht vom 5. zum 6. Oktober den Bahnknotenpunkt von Ciulnita, nördlich von Calarasi, ausgiebig

und wirksam mit Sprengbomben belegt hatte, brachte die letzte Oktoberwoche der Besatzung neue Aufgaben. Der Befehl lautete: „Bahnanlagen Fetesti zerstören!"

In Fetesti beginnt eine der bedeutendsten Eisenbahnbauten, die Überschienung des Donautals. Die Bahn geht zunächst über den östlichen Donauarm, die Borcea, auf einer Brücke von drei Öffnungen zu je 50 Meter Weite, dann über die durch die beiden Donauarme gebildete Insel Balta auf einem über 13 Kilometer langen Steindamm mit 34 Wasserdurchlässen und schließlich über den Hauptarm der Donau auf einem gewaltigen Brückenbau mit 15 Öffnungen von je 61 Metern, vier Öffnungen von 140 Metern und einer von 190 Meter Weite. Letztere wird von einem Konsolträger von 38 Meter Höhe überspannt, so daß selbst die größten Segelschiffe hindurchfahren können. Diese Brücke ist wegen ihrer Großartigkeit und der schwierigen Fundierung in einer Tiefe von 31 Metern eine der bedeutendsten Ingenieurarbeiten der Gegenwart.

Um zweiundeinhalb Uhr frühmorgens lag der hell erleuchtete Bahnhof Fetesti unter dem Luftschiff. Er war dicht mit Zügen bestellt; die Beleuchtung ermöglichte die Anwendung des Bombenzielrohrs beim Abwurf der 1970 Kilogramm Sprengbomben. Sämtliche Geschosse lagen gut in den Zielen.

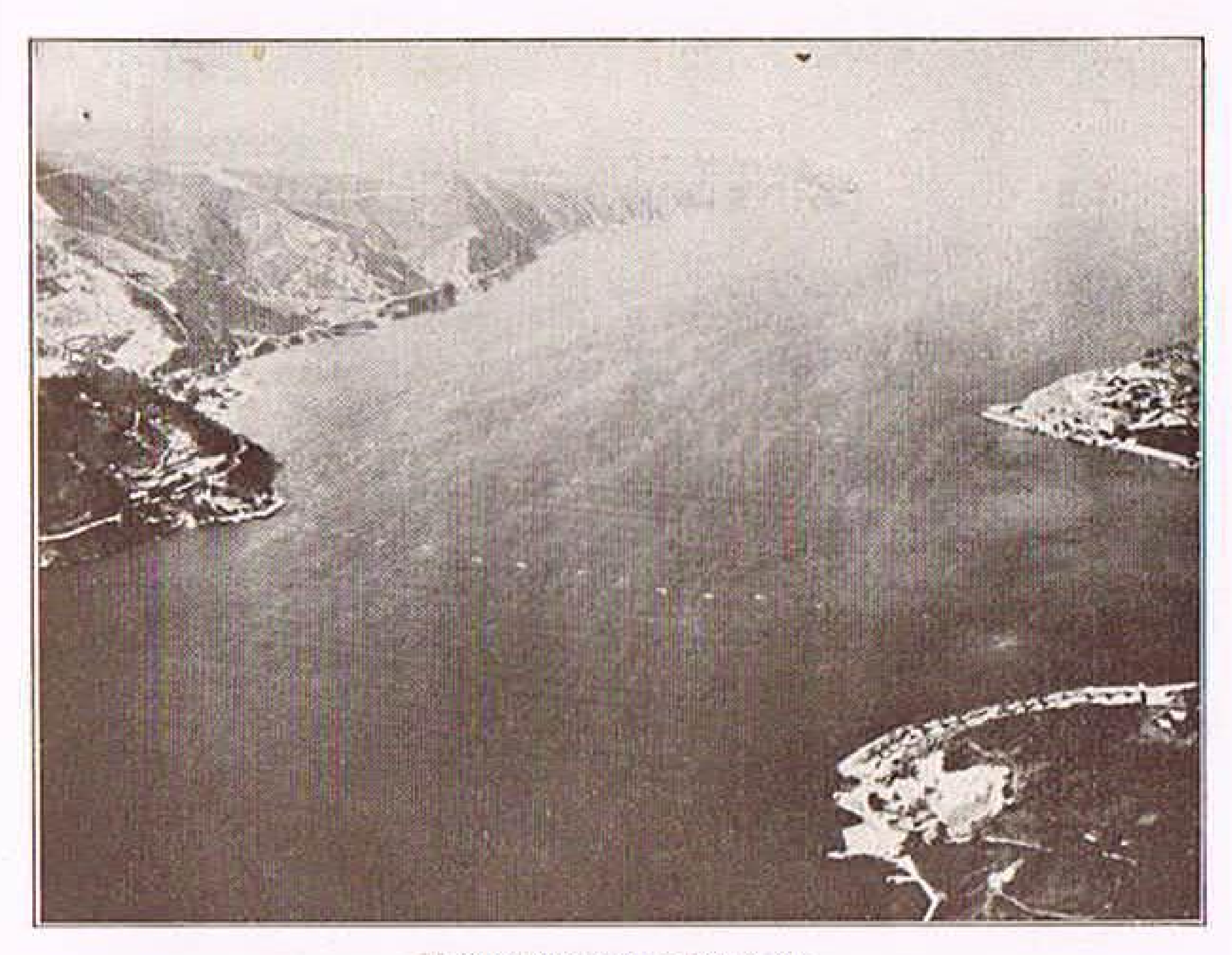
Der Kommandant dachte nicht daran, die imposante Donauüberschienung zu zerstören, wiewohl diese von oben sehr gut zu erkennen war. Wir waren eben „deutsche Barbaren"!

Am 13. November führte eine Übungsfahrt den deutschen Luftriesen nach Konstantinopel, dem er sich gegen elf Uhr vormittags von Adrianopel her näherte.

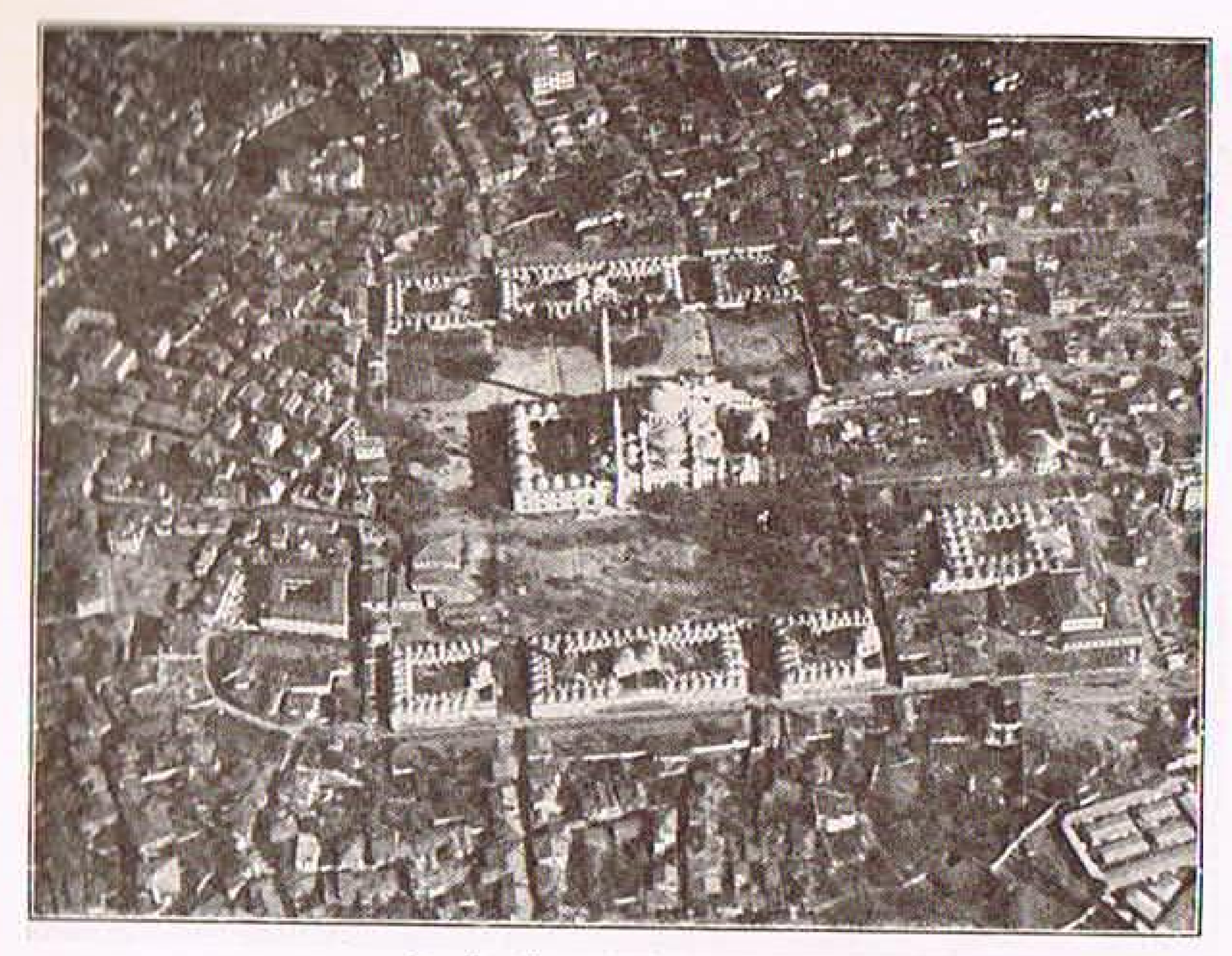
Da lag es zu unseren Füßen, das altheilige Byzanz, das märchenumsponnene Stambul der Kalifen, leuchtend in atemraubender Pracht, in prahlender Schönheit, wie ein zauberhaftes Gedicht aus „Tausendundeine Nacht". Geheimnisvolles Schauern weckt es in uns, die wir der Kindheit gedenken, da wir klopfenden Herzens aus der kaltnüchternen Welt des Nordens uns hinüberträumten in das leuchtende Märchenland des Orients. Heute liegt sie wirklich vor unserem trunkenen Blick, die Perle des Orients, die „Weltmutter" der orientalischen Dichter. Als wären die kostbarsten Geschmeide aus den unermeßlichen Schätzen des Großherrn im flammenden Sonnenlicht gebreitet, so flimmern goldene Kuppeln, blendend weiße Moscheen, leuchten Gärten herauf wie köstliche Smaragde, weitet sich das goldüberblitzte satte Blau des Goldenen



Über Stambul



U-Bootssperre im Bosporus



Konstantinopel: Fati-Moschee



Konstantinopel: Goldenes Horn mit der alten Brücke

Horns, wachsen Minarette in keuscher Schlankheit empor wie geweihte Kerzen, und neben ihnen dunkelt geheimnisschweres Düster uralter Zypressenhaine. Schönheit, beseligende Schönheit hat hier die Allmutter Natur mit verschwenderischer Hand gespendet, gleichsam berauscht im schwelgerischen Genuß eigener Schöpfungskraft!

Während die Gedanken der Besatzung diesen Träumereien nachhingen, segelte der deutsche Luftkreuzer, selbst ein zur Wirklichkeit gewordenes Märchen, über der Wunderstadt, deren zauberhafter Bann die Sinne betörte, der erst ganz allmählich eine sachliche Betrachtung zuließ.

Aus dem großen Platzviereck der Hohen Pforte ragt der Kolossalbau des Kriegsministeriums; der Schatten des Luftschiffes jagt schemenhaft gerade darüber hinweg. Hunderte von Menschen, ameisenklein, laufen zusammen und winken ein Willkommen zu.

Nicht weit von der Hohen Pforte hebt sich der flache Kuppelbau der Aja Sophia, des „Tempels der göttlichen Weisheit", hervor, die Hauptmoschee von Konstantinopel, von vier hohen Minaretten flankiert. Der riesige türkische Halbmond auf der Hauptkuppel blitzt in der Sonne wie lauteres Gold.

Auf den schimmernden Fluten des Goldenen Horns tummeln sich große und kleine Dampfer, Fischerbarken und kleine Segler. Kilometerweit erstrecken sich Hafenanlagen und Ankerplätze. Nacheinander werden die alte und neue Brücke und die Hafenanlagen überfahren; man erkennt jetzt deutlich die Dreiteilung der riesigen Stadt.

Der Höhenmesser geht von 400 auf Höhe 800 Meter über. Kaleidoskopartig verschiebt sich nunmehr das ganze Panorama. Es geht der Meerenge entgegen. Noch einen Blick zur Aja Sophia, auf deren Kuppeln die Reflexe der Sonne spielen.

Hier ließ im Anbeginn des Christentums ein römischer Kaiser Säulen pflanzen, die er aus den zerfallenen Tempeln griechischer Götter nahm, zwang die einst der Artemis von Ephesos geweihten Säulen, eine Kuppel zur Ehre Christi zu tragen. Gelassen stehen sie da, jene Zeugen jahrtausendealter Menschheitsgeschichte, ihr erlauchter Marmor trägt die fremde Kuppel, die scheidend dem Luftschiff die letzten Grüße entbietet.

Im Zickzacklauf windet sich der Bosporus durch die zerklüfteten Ufer, an villenartigen Bauten vorbei, dem Schwarzen Meere zu. Auf der Skutariseite, mitten im Wasser, steht einsam der Leanderturm. Weiter! Die Riesenschlange des Bosporus windet sich durch grüne Gärten und Zypressenhaine, aus denen sich vereinzelt malerische Bauten hervorheben.

Auf der asiatischen Seite hebt sich ein schneeweiß leuchtender Marmorpalast von dem Gelände der Meerenge wohltuend ab; es ist Beilerbei-Serail. Der prächtige Bau wurde 1865 von Sultan Abdul Azis in sarazenischem Stil erbaut. Der schimmernd weiße Marmor, das saftige Grün der ihn umgebenden Parkanlagen, das azurne Blau des Gewässers geben vereint ein Bild unvergeßlicher Schönheit. Hier hat Sultan Abdul Hamid seine letzten Tage verbracht.

Über den Zypressen eines alten Friedhofs, dessen Grabsteine sich wie weiße Griffel zum Himmel erheben, flankieren die mächtigen, zinnengekrönten Türme und Mauern des Kastells Rumeli Hissar, das Mohammed der Eroberer 1452 als ersten Stützpunkt auf dem Westufer des Bosporus erbaute.

Auf dem asiatischen Ufer grüßt das weithin sichtbare Schloß Mehemed Ali Paschas. Schöne malerische Uferabfälle sind mit prächtigen farbenfreudigen Gärten und Landhäusern belebt.

Im Raume des Hafens von Stenia wurden Teile der türkischen Flotte gesichtet, darunter die „Goeben“ und „Breslau“, zwei ehemals deutsche Kriegsschiffe. Die Schiffe salutierten; im Winde flatterten grüßend die Taschentücher unserer „blauen Jungens“.

Wie ein smaragdner Teppich breitet sich bei Hungiar Iskellessi das wasser- und baumreiche Wiesental der sogenannten „Kaiserlandebrücke“ aus. Dieser Punkt galt als ein sehr beliebter Landsitz der byzantinischen Kaiser und Sultane.

Der Platanenhain dort drüben auf Steuerbord, inmitten eines idyllischen Wiesengrundes gelegen, ist eine durch Gottfried von Bouillon berühmt gewordene Stätte.

LZ 101 nähert sich der Küste des Schwarzen Meeres. Der Barograph registriert Höhe 1000. Wild zerklüftete Ufer, kahle Felsen in abenteuerlichen Formen greifen gischtumbrandet ins Meer.

Das Luftschiff nimmt Nordwestkurs. Frische Seeluft umstreicht die Gondeln. Der Wind wird stärker und wirft große Schaumkronen auf. Achteraus liegt der Bosporus und, wie ein Edelstein blitzend, fast mit dem Horizont verschwimmend, Konstantinopel. Voraus lagern sich grauschwarze Wolkenbänke.

Der gründunkle Wasserspiegel des Schwarzen Meeres breitet sich zu Füßen des Luftkreuzers in seiner Unendlichkeit aus. Einsamkeit, die Wasserfläche scheint tot, kein Schiff weit und breit — bis sich plötzlich eine Schar Delphine aus den dunklen Fluten erheben. —

Die Bordfunkenstation verlangt nun Peilung von den Peilstationen Jambol und Varna. Nacheinander kommen die Peilwinkel an, den Standort des Luftschiffes zwischen Ormanlü und Midia bezeichnend. Fischerbarken, deren weiße Segel in der Sonne leuchten, deuten die Nähe der Küste an. Und bald darauf grüßt die Küste des Schwarzen Meeres bei Midia.

Unter Generalkurs Jambol strebt LZ 101 seinem Hafen zu. Unten kommen und verschwinden freundliche Dörfchen inmitten grüner Wiesen und Felder. Berge wachsen empor, Flußläufe schlängeln sich durch die Landschaft. Immer neue Landschaftsbilder erschließen sich, wechselvoll von der Sonne beleuchtet.

Es wird böig und das gerade im Angesicht der vertrauten Halle im Luftschiffhafen Jambol. Der Landungstrupp steht bereit. Spannende Minuten folgen. Jetzt heißt es aufpassen! Jede, selbst die glatteste Landung, birgt kritische Augenblicke.

LZ 101 ist durch den Gasverlust infolge Sonnenbestrahlung über der Türkei ziemlich schwer. Zudem kommt noch der böige Wind unangenehm in die Quere.

Langsam geht's tiefer. Die Landungstaue fliegen zur Erde, die Mannschaften springen darauf zu ... Eine plötzliche Böe aber packt das Luftschiff und reißt es wieder hoch. Es wird wieder losgelassen. An eine Landung ist im Moment nicht zu denken.

Die Steuerleute nehmen ihre Kraft zusammen, es gelingt ihnen, das Schiff wieder in ihre Gewalt zu bringen. So wird der tückische Wind gemeistert. Nach einer Schleife über dem Landungsplatz wird erneut zur Landung angefahren. Ein Wassersack ergießt seinen Inhalt über einen Teil der Haltemannschaften, was bei den Unbeteiligten ein schadenfrohes Gelächter auslöst.

Die vordere Gondel wird geschickt aufgefangen, und es dauert nicht lange, so sind die Heckleinen ebenfalls in den Händen des Haltetrupps. Bald ist LZ 101 geborgen; die Hallentore schließen sich.

Nach dem herrlichen Ausflug ins Land der Träume kam die rauhe Wirklichkeit wieder zu ihrem Recht. Am Weihnachtstage 1916 stieg LZ 101 auf, um die rumänische Hafenstadt Galatz anzugreifen. Der Auftrag wurde fast ohne feindliche Abwehr erfüllt, und in dichten Nebelschwaden erreichte der Luftkreuzer glücklich wieder den heimischen Hafen.

Mittlerweile hatte die Entente nun auch den Angriff auf Konstantinopel aus dem Ägäischen Meere her aufgenommen. Der Hauptstützpunkt der englisch-französischen Flotte war der Hafen

Mudros auf der Insel Lemnos. Ihr galt der nächste Angriff des deutschen Luftschiffes, wobei sich zeigen sollte, daß die im Feuer des westlichen Kriegsschauplatzes gehärteten Engländer doch andere Gegner waren als Russen und Rumänen.

Abenddämmerung sinkt auf die Erde. Der Himmel nimmt allmählich eine blauviolette Färbung an, wird tiefer rot — heller Schein fliegt über das Schiff —, Sonnenuntergang in 2000 Meter Höhe. Ein unvergleichlich schöner Anblick.

Große, sich auftürmende Wolkenballen treiben dem Luftschiff entgegen. Die Sonne durchleuchtet die weißlichen Massen und gibt ihnen goldglänzende Ränder.

Es ist, als müsse der Luftkreuzer bei einem Zusammenstoß mit den Wolken krachend zersplittern. Die Wolkenberge kommen näher — aber körperlos zerflattern, zerteilen sich die Wolkenschwaden, und weiße Schleier umweben das Schiff.

Dem Herausschauenden erscheint jetzt unser Luftschiff wie abgebrochen. Der Nebel wird dichter. Auf kurze Entfernung verschwindet jede Sicht. Das dauert indessen nur kurze Zeit. Dann lichtet sich der Nebel. LZ 101 durchstößt die Wolken, und allmählich wird das ganze Schiff mit seinen Verstrebungen und heulenden Propellern wieder sichtbar. Schemenhaft verschwinden die Wolkenberge wie treibende Wattebausche.

Oben, unten, links und rechts gleiten kleinere, purpurumsäumte Wolken im Abendhimmel. Tief unten, in den klaffenden Felsschluchten liegen harte, blauviolette Schatten. Bäche und Wassertümpel spiegeln die satte Abendglut.

Wie ein riesiger Feuerball versinkt die Sonne hinter den Bergen; und dann ist mit einem Male der ganze Luftkreuzer in rosenrote Glut getaucht. Gestänge, Verspannungsdrähte, Fenster, Maschinen glänzen wie leuchtendes Gold, — rasend zerfetzen die Propeller die goldenen Lichtwellen.

Die Dämmerung wird stärker. Dunkler, wuchtiger recken sich die Berge; der rosenfarbene Schein wird blasser — ein kühler Hauch weht durch die Fenster. Zwischen Schiff und Erde schieben sich zeitweilig graue Wolkenbänke.

Schwer arbeitet sich LZ 101 weiter. In gleichmäßigem Takt hämmern die Maschinen.

Es ist dunkel geworden. Vereinzelte Lichter blinken hinauf: schimmernde Edelsteine im Samtmantel der Nacht.

Das Ägäische Meer kommt näher, deutlich ist die mattblinkende Wasserfläche auszumachen. Achteraus schimmern die

schneebedeckten Riesen des Rhodopegebirges noch leicht aus der Dunkelheit.

Über Samothrake nähert sich LZ 101 seinem Ziele Lemnos. Mit bloßem Auge kann man die Insel mit ihrer zerrissenen Küste erkennen. Dunkel hebt sie sich aus dem silbergrauen Wasserspiegel.

Es schien unmöglich, gegen Mudros von Nordwest anzufahren. Über der Insel lag nämlich ein bis auf mindestens 3200 Meter hinaufreichender Wirbelsturm, der wie ein Phantom durch die Nacht brauste.

Es blieb nichts anderes übrig, als Mudros von Osten anzugreifen. Es war gegen elf Uhr abends. Von den gelben Lichtern der Insel hoben sich die roten und grünen Signallichter der ankernden Kriegsschiffe deutlich ab.

Nachdem gegen elfundeinhalb Uhr unten deutlich Zeltlager zu erkennen waren, wurden die ersten Bomben abgeworfen. Der Rest gelangte nördlich von Mudros — zwischen Stadt und Ufer — zum Abwurf, wo, nach mitgenommenen Fliegerlichtbildern zu urteilen, sich Truppenlager befinden mußten.

Ein dumpfer, klatschender Knall ... noch einer ... fünf ... zehn; und nun treten die Abwehrgeschütze in Tätigkeit.

Ein greller Lichtblitz durchschneidet die Dunkelheit wie ein flammendes Schwert. Zunächst sind es kleinere Scheinwerfer, deren kalkweiße Lichtkegel den Himmel absuchen.

Im Lichte der Scheinwerfer konnte man deutlich erkennen, wie sich die dunklen Rümpfe der Kriegsschiffe zu staffeln begannen.

Ein neuer Scheinwerfer zuckt herauf. Die bunten Lichter bewegen sich schnell auf der dunklen Wasserfläche. Plötzlich aber schießt vom Wasser her ein gewaltiger Lichtblitz mitten aufs Luftschiff, packt es, taucht es sekundenlang in Tageshelle und huscht ebenso schnell, wie er gekommen, zurück.

Die Kanonade von unten wird immer heftiger. Das Licht der Scheinwerfer wird heller; es sind jetzt stärkere Fänge an der Arbeit. Ein gutes Dutzend schießt wie Raketen durch die Nacht, tastet, sucht und wirbelt durcheinander, überkreuzt sich, taucht mit fahlem Licht unter, springt wie bissige Hunde vor und wieder zurück.

Die Nacht ist taghell beleuchtet. Schneeweiße Rauchwölkchen, platzende Schrapnells tanzen rechts und links um die Gondeln. Die Sprengwolken nehmen im Lichte der Scheinwerfer phantastische Formen an.

Jetzt wird das Luftschiff von magischer Helle minutenlang überflutet. Das Abwehrfeuer wird heftiger. Deutlich erkennt man den

kurzen roten Blitz der Mündungsfeuer. Klatschend schlägt es gegen das Schiff: LZ 101 hat mit einigen Sprengstücken der Engländer Bekanntschaft machen müssen. (Wie sich später herausstellte, waren einige Ringe des Schiffsrumpfes leicht beschädigt.)

Es wird die höchste Zeit, aus dieser Region herauszukommen. „Höhensteuer!" – Der Luftkreuzer hebt die Nase nach oben. „Etwas mehr Backbord!"

Immer noch tasten die Scheinwerfer in ohnmächtiger Hast den Himmel ab, aber LZ 101 ist nunmehr gefeit. Die Sprengpunkte der Geschosse liegen bald zu tief; die Wölkchen werden immer winziger.

Die Maschinen geben ihr Bestes. Um zwölf Uhr wird Lemnos bei Kap Faraklo mit Nordostkurs verlassen. Rasch entschwindet die Insel, über der ein Scheinwerfer noch immer nach dem Zeppelin sucht. Auf Imbros steigen Leuchtkugeln auf. In Schiffshöhe irrt ein rötliches Licht umher. Gleichzeitig werden in der Bordfunkenstation Zeichen einer Flugzeugstation gehört. Offenbar wollen die Engländer dem Luftschiff durch Fliegersperre den Weg an der Küste verlegen.

Der Kommandant wußte aber seinen Kurs danach einzurichten. Und so wurde in schneller Fahrt um ein Uhr nachts wieder die Küste bei Makri erreicht.

Im Luftschiffhafen war man nicht wenig überrascht, als LZ 101 bereits um drei Uhr frühmorgens über Jambol stand. Eine knappe halbe Stunde später, und der Luftkreuzer ist geborgen.

Dies war die letzte Kriegsfahrt des LZ 101. –

Die inzwischen außerordentlich gut entwickelte Abwehrtätigkeit des Gegners — nicht zuletzt die Einführung des Phosphorbrandgeschosses — veranlaßte den General der Luftstreitkräfte zur völligen Einstellung der Heeresluftschiffahrt. Die Marine erhielt die größeren Luftschiffe, während die kleineren abgerüstet wurden.

So traf auch unseren LZ 101 der Abruf nach der Heimat.

Fünftes Kapitel

Das Marine-Luftschiff L 59, seine mißglückte erste Afrikafahrt

Der Gedanke, der von der Küste abgedrängten und der Außenwelt abgeschnittenen Schutztruppe in Deutsch-Ostafrika, die sich dort heldenhaft gegen einen überlegenen Gegner zu wehren hatte, Ersatz an Munition und Sanitätsmaterial auf dem Luftwege zuzuführen, war schon verschiedentlich in Anregung gebracht worden; doch scheiterte die Ausführung desselben an technischen Bedenken. Auch meteorologische Einwände wurden von seiten der Wissenschaft erhoben: man hielt eine Luftschiffahrt in den Tropen zufolge der unausbleiblichen Gasverluste, herbeigeführt durch hohe Temperaturen, Inversionsschichten usw., einfach für unmöglich.

Inmitten dieser negativen Erwägungen tauchte mit einem Male ein Deutsch-Westafrikaner auf, der berufen war, den Anstoß zu der weltgeschichtlichen Fahrt zu geben. Es war dies der frühere Oberstabsarzt der alten deutschen Schutztruppe in Westafrika, Professor Dr. Zupitza, der gleich zu Anfang des Krieges in Togo gefangengenommen wurde. Als Arzt wurde er im Jahre 1916 ausgetauscht, und das Bewußtsein, daß der letzte Rest der alten deutsch-afrikanischen Schutztruppen unter Führung des Generals v. Lettow-Vorbeck in den fieberverseuchten Tropen Mangel an Medikamenten leiden mußte, machte ihn zu einem begeisterten Anwalt des Gedankens, den Abgeschnittenen auf dem Luftwege Hilfe zu bringen.

Ende Mai 1917 fand Zupitza in der Tagespresse einen offenbar aus der Feder eines Sachkundigen stammenden Aufsatz, der im wesentlichen den Nachweis zu erbringen versuchte, daß nach dem derzeitigen Stand der deutschen Luftfahrtechnik Nordamerika von

Deutschland aus im Luftschiff mit Sicherheit zu erreichen sein müsse. Daraus folgerte nun Professor Zupitza, daß der Bau eines Luftschiffes, das als Blockadebrecher nach dem Kampfgebiet im südlichen Teile von Deutsch-Ostafrika auszufahren imstande wäre, nur einen weiteren, im Bereich des technisch absolut Möglichen liegenden Schritt auf dem Gebiete der Luftfahrtechnik bedeuten würde.

Seinen entsprechenden Vorschlag griff das Kommando der Kaiserlichen Schutztruppen im Reichskolonialamt sofort auf. Doch erhoben sich immer noch gegen die Durchführbarkeit des Projekts Bedenken. Man wollte noch Erfahrungen sammeln, bevor jene Expedition spruchreif werden sollte. Glücklicherweise ließen diese bei der Tatenfreudigkeit der deutschen Luftfahrer nicht lange auf sich warten.

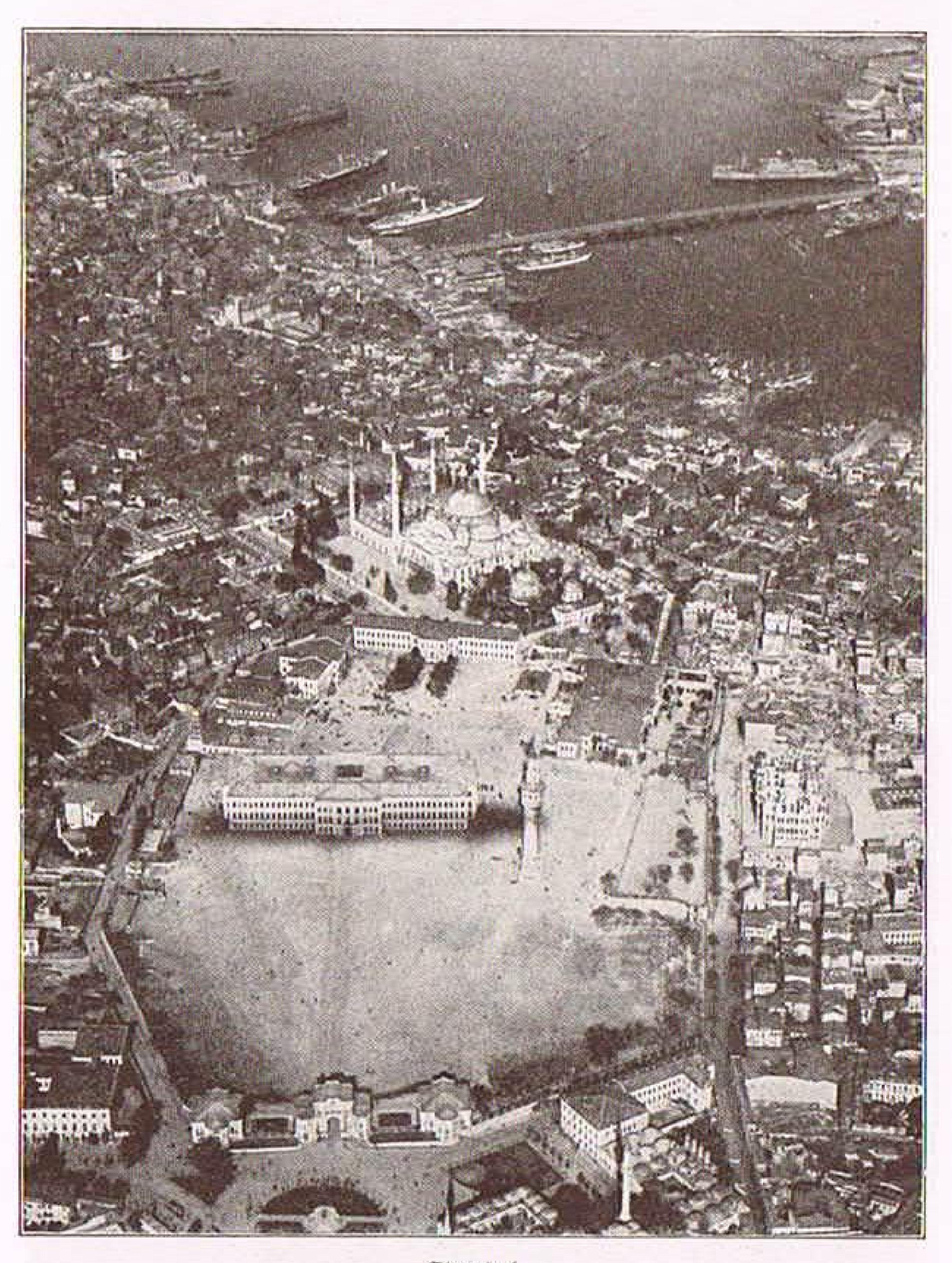
Als im strengen Winter 1916/17 jede Verbindung mit der Nordseeinsel Juist gänzlich unterbrochen war, brachte das Luftschiff L 16 der dortigen, von der Außenwelt vollkommen abgeschnittenen Bevölkerung die notwendigen Lebensmittel. Und im Juli 1917 erbrachte die Besatzung des – bereits veralteten – LZ 120 durch eine aus fast rein sportlichem Tatendrang entsprungene Übungsfahrt über der Ostsee, die 101 Stunden dauerte, den Beweis, daß das Starrluftschiff tatsächlich die für Fernfahrten erforderliche Betriebssicherheit besaß.

Unmittelbar nach dieser Rekordluftfahrt hielt das Reichskolonialamt den Zeitpunkt für gekommen, den Admiralstab der Marine zu bewegen, die Vorbereitungen für die Luftschiffexpedition nach Deutsch-Ostafrika nunmehr ganz energisch in die Wege zu leiten.

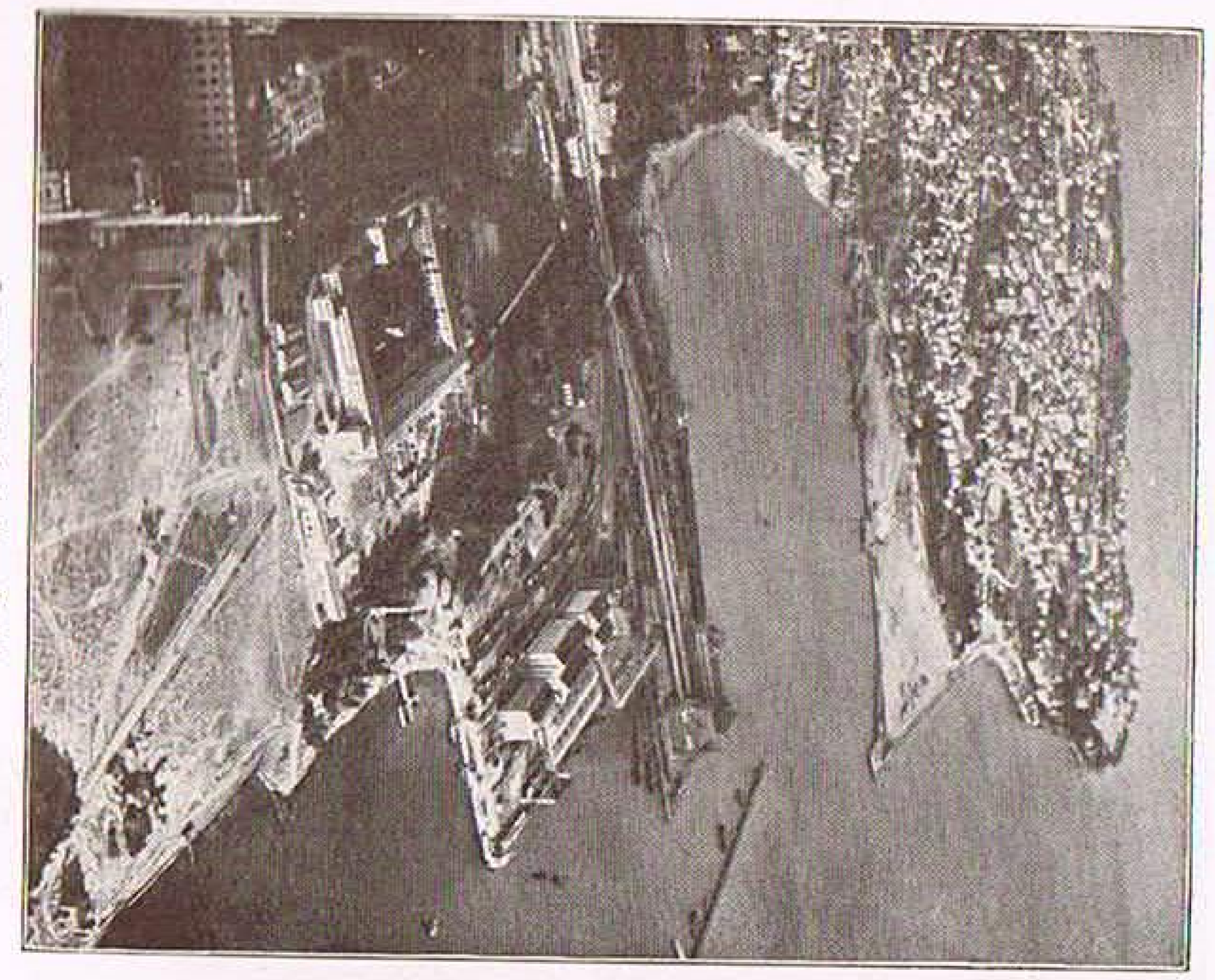
Von seiten des Admiralstabes wurde das Marineluftschiff L 57 unter Führung des Kapitänleutnants Bockholt ins Auge gefaßt. Dieses Luftschiff hatte bei einer 849 Kilometer langen Probefahrt eine durchschnittliche Geschwindigkeit von mehr als 87 Kilometer in der Stunde erreicht. Bei diesen Angaben müssen immer die Widrigkeiten der Atmosphäre berücksichtigt werden.

Kurz vor der Überführung nach Bulgarien wurde L 57 jedoch vor der Halle durch eine plötzlich aufkommende Vertikalböe zerstört. Glücklicherweise hat dabei die Besatzung keinerlei Schaden genommen.

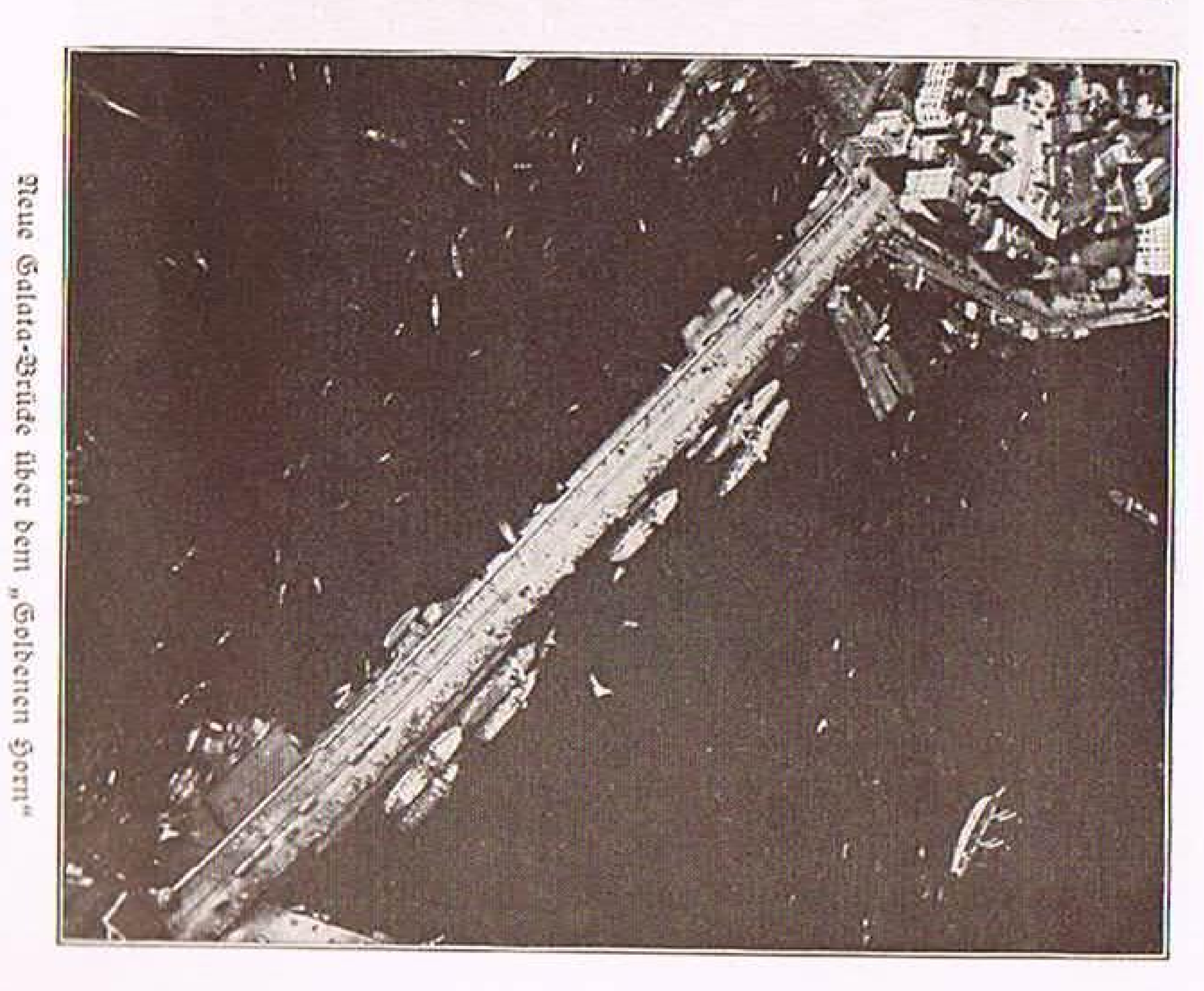
Da kein weiteres, hinlänglich großes Luftschiff für eine solch außergewöhnliche Aufgabe verfügbar war, kam die Admiralität dahin, das 196,5 Meter lange Luftschiff LZ 104 in der Bauwerft



Stambul
Kriegsministerium mit Luftschiffschatten. Suleiman-Moschee und „Goldenes Horn“ mit „alter Brücke“



Hauptbahnhof Haidar Pascha.
Endpunkt der Anatolischen und Bagdad-Bahn



Neue Galata-Brücke über dem „Goldenen Horn“

Staaken um 30 Meter zu verlängern, um auf diese Weise einen 68500-Kubikmetertyp zu erhalten. Das verlängerte, nunmehr 226,5 Meter lange und 23,9 Meter breite Luftschiff erhielt die Bezeichnung „L 59“.

Das Metallgerippe des Luftschiffes bestand aus Duraluminium in ganz besonderer Gitterkonstruktion. Eine geradezu glänzende Lösung, die Traglast des Luftschiffes zu vermindern, war die, daß man einen Teil der Baumwollhülle, die das Gerippe umschließt, aus den für Verbandszwecke bestimmten Mullbinden herstellte. Überhaupt wurde bei der Wahl der Materialien weitestgehend auf die Bedürfnisse der Schutztruppe Rücksicht genommen. So ließ sich ein Teil der Hülle zur Anfertigung von Zelten und Tropenanzügen verwenden, während die Gaszellen wasserdichte Schlafsäcke abgegeben hätten. Die Motore konnten als Antriebsmaschinen für die Dynamos der mitgeführten Funkenstation dienen. Das Aluminiumgerüst ermöglichte Tragbahren, Barackengerüste oder sogar einen Funkenturm zu bauen.

Hülle und Gerippe schlossen 16 Ballonetts ein. Das ganze Leergewicht des Schiffes, nämlich: Gerippe, Gondeln, Hülle, kurz alles, was mit dem Schiffskörper fest verbunden ist, betrug nur 27594 Kilogramm bei einer Nutzlast von 52000 Kilogramm, so daß sich die Gesamttragkraft des L 59 auf 79594 Kilogramm bezifferte.

L 59 war mit fünf 240-PS-Maybachmotoren ausgestattet, die ja im ersten Kapitel des näheren besprochen sind.

„Telefunken“ hatte das Luftschiff mit einer tönenden Funkenstation von 800 Watt Antennenleistung ausgerüstet. Der Sender war in einen Aluminiumschrank eingebaut. Der Sendewellenbereich betrug 300–1600 Meter; der eingebaute Primärsekundärdetektorempfänger hatte einen Wellenbereich von 170–3300 Meter. Als Antenne kamen drei herabhängende Drähte von je 120 Meter Länge in Frage. Eine Peilstation war, wie gesagt, nicht an Bord. L 59 mußte sich also seine Peilungen von den Boden-R.-E.-Stationen geben lassen.

Das Luftschiff, das am 25. Oktober 1917 in Dienst gestellt wurde, besaß eine Eigengeschwindigkeit von 28,6 Metersekunden, mit anderen Worten: es vermochte – günstige Witterungsverhältnisse vorausgesetzt – etwa 103 Kilometer in der Stunde zu fahren. L 59 entwickelte auf seinen insgesamt 14 Fahrten durchschnittlich etwa 70 Kilometer Fahrgeschwindigkeit pro Stunde, wobei die Ungunst der Witterungsverhältnisse in Betracht gezogen werden muß. Die Ladung ergab folgendes Bild:

311 900 Stück Patronen	7866 kg
230 Stück Maschinengewehrgurte mit 57 500 gegurteten Patronen	1748 „
54 Stück Maschinengewehrpatronenkasten mit 13 500 Patronen	441 „
30 Stück Maschinengewehre	510 „
4 Stück Infanteriegewehre mit 5000 Patronen	240 „
9 Stück Reserveläufe für Maschinengewehre	171 „
61 Säcke Verbandsstoffe und Medikamente	2622 „
3 Säcke mit Nähzeug	120 „
Post	25 „
Fernrohre	28 „
Ersatzschlösser	50 „
Buschmesser und Gurtfüller	76 „
Ersatzgerät für Funkentelegraphie	33 „
Benzin	21 790 „
Öl	1525 „
Wasser	9160 „
Trinkwasser	426 „
Kleidersäcke	380 „
Sonstige Ersatzteile	350 „
Nahrung (Kaloritkonserven usw.)	700 „
Besatzung (22 Personen)	1760 „
Insgesamt:	50 021 kg

Die Ladung als solche war also gleichbedeutend mit vier beladenen Eisenbahnwagen. Die mehr als reichliche Verproviantierung erfolgte mit Rücksicht auf eine sich gegebenenfalls notwendig erweisende Notlandung in unwirtlichen Gebieten der Wüste Sahara. Da die Besatzung nur mit Revolvern ausgerüstet war, sollten die vier Gewehre nötigenfalls Jagdzwecken dienen.

Daß das Oberkommando der Schutztruppen und das Reichskolonialamt das Luftschiff auch zum Transport von Kriegsmaterial benutzten, lag außerhalb der Verantwortung des Professors Zupitza. Mit Rücksicht auf seine Qualität als Austauschgefangener hatte er auch keinerlei Funktion an Bord zu übernehmen: der Urheber der Expedition wurde lediglich als Fahrgast ins Auge gefaßt, wobei dessen medizinische Kenntnisse der Besatzung aber späterhin doch sehr gelegen kamen. In Deutsch-Ostafrika wären die Samariterdienste des Oberstabsarztes der Schutztruppe wieder zugute gekommen.

Der Kommandant, Ludwig Bockholt, der sich unter den Marineluftschiffern schon einen Ruf verschafft hatte, war ein äußerst entschlossener Soldat, der von einem einmal gefaßten Entschluß nicht mehr abzubringen war; diese Entschlußfreudigkeit sollte auch späterhin sein Verderben werden. Der aktive Seeoffizier war eben eine ausgesprochene „Faust"-Natur.

Dem Führer stand in dem Feldwebelleutnant Grußendorf, einem altbewährten Luftschiffsführer der „Delag", ein ganz hervorragender Steuerer zur Seite, der sehr bald die Empfindlichkeit des neuen Schiffstyps herausgefunden hatte und auch jedesmal mit ebensoviel Tatkraft wie Verständnis sich ins Mittel legte, wenn der andere Höhensteuerer, ein sonst durchaus tüchtiger Mann, sich aus besonders schwieriger Lage nicht herausfand. Auch auf dem Gebiete der Navigation beriet er den Kommandanten.

Der Steuermann Wald war ehemaliger Besatzungsangehöriger der „Goeben" und kannte sich daher besonders gut im Raume des Mittelländischen Meeres aus. Maas handhabte alle Hilfsmittel abseits vom Höhensteuer mit großer Entschlossenheit und Sachkunde; das Gefühl der Sicherheit pflegte nach bedenklichen Augenblicken rasch wiederzukehren, wenn die Kommandostimme des Wachoffiziers erscholl. Den Pulsschlag des Schiffes, der in den Maschinengondeln betätigt wurde, bestimmte nicht zuletzt der rührige Luftschiffer Schedelmann, während der umsichtige Oberbootsmann Krüger die Landungsmanöver mit Erfolg zu leiten wußte. Nicht zu unterschätzende Unterstützungsdienste wurden von den Hafenkommandanten Esser und Mangelsdorf geleistet.

Die Überführungsfahrt des L 59 von der Zeppelinbauwerft Staaken bei Spandau nach Jambol in Bulgarien erfolgte am 3. November 1917 morgens 7 Uhr. An Bord befanden sich unter anderen als nicht zur Besatzung gehörig: eine Kommission von Sachverständigen des Reichsmarineamts, des Luftschiffbaues und der Deutschen Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft („Delag"). Zu dieser zählte auch der bekannte Mitarbeiter des Grafen Zeppelin, Dr. Hugo Eckener.

Die Wetterlage war nicht gerade günstig: Über Deutschland lagerte ein Tiefdruckgebiet mit Nordwestwinden bis zu zehn Metersekunden. Es herrschte also etwas Triebwind in der in Frage kommenden Südostfahrstraße. Aber die Sichtigkeit ließ dabei sehr

zu wünschen übrig. Doch breitete sich über Südeuropa ein Hochdruckgebiet aus, welches für den größeren Teil der Überführungsfahrt bessere Wetteraussichten erhoffen ließ.

Unmittelbar nach dem Aufstieg geriet L 59 in dichten Nebel und Wolken. Von dem eingeschlagenen Kurs auf Breslau wurde das Luftschiff in südwestlicher Richtung abgetrieben. Es wurde nun mit wenig Tiefenruder aus den Wolken herausgesteuert, aber der Nebel nahm zusehends an Stärke zu. Dicke undurchsichtige Nebelschwaden hüllten das Luftschiff ein.

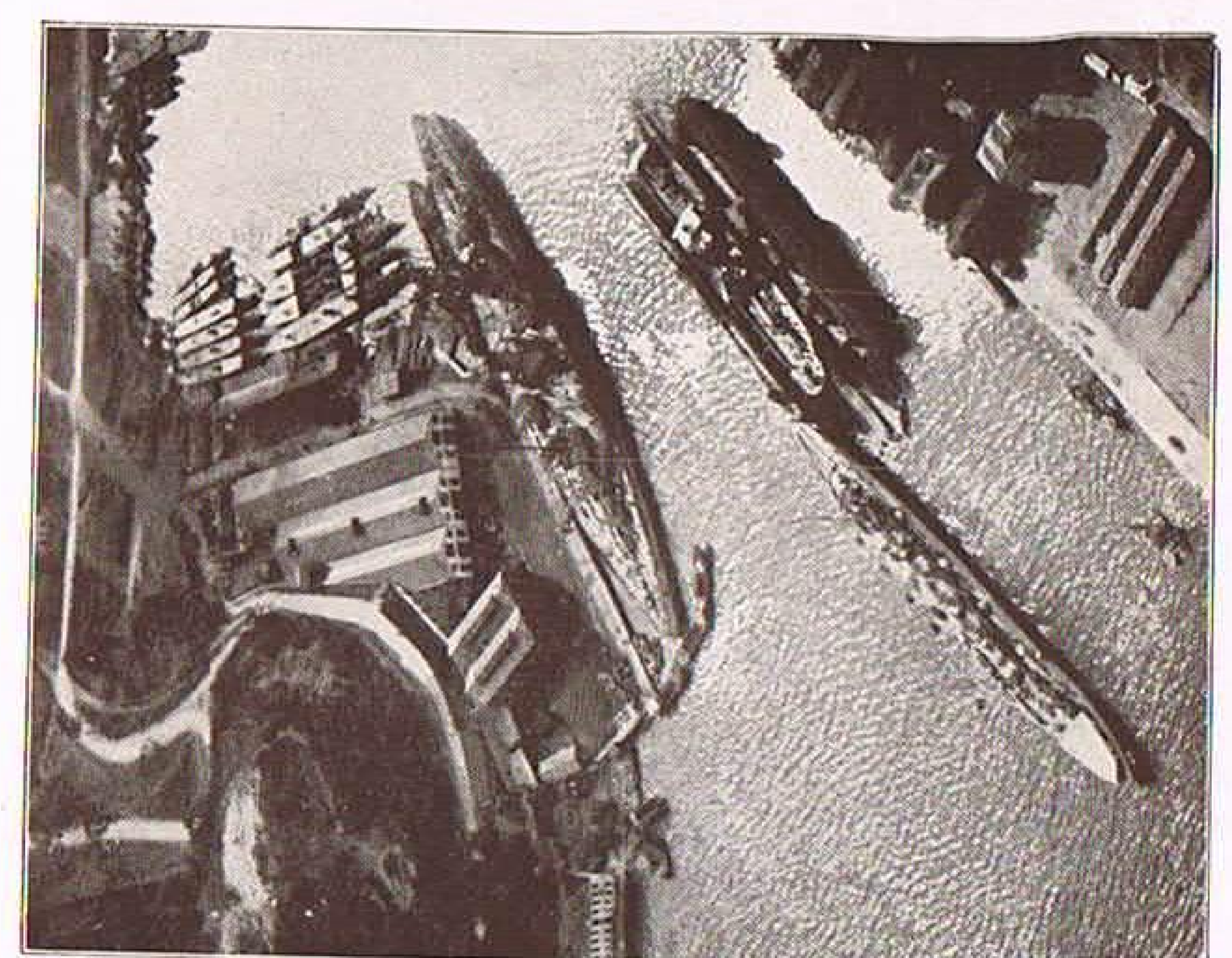
Der Nebel ist der größte und abscheulichste Feind des Seemanns. Das ist eine alte Binsenwahrheit. Aber dieses Faktum trifft in weit größerem Maße auf den Luftfahrer zu: Ein Seeschiff kann in den meisten Fällen einfach ankern, wenn es ihm „zu dick“ wird, ein Luftschiff aber sitzt eben in der Luft und kann nicht herunter. Denn kein Mensch kann sagen, wo das Luftschiff sich genau befindet. Besonders erschwert wird die Navigation dadurch, daß häufig über dem Nebel anderer Wind wie am Boden herrscht, der das Schiff in der Regel abtreibt, weil man seine Richtung schlecht beurteilen kann. Gerät man nun einmal in den Nebel, dann ist es das Wichtigste, daß zunächst genau festgestellt wird, wo man sich befindet, und von da den Kurs dahin absetzt, wo man hin will. Zwar kann mittels der Bordfunkenstation und den Boden-Richtempfangsstationen aufklärende Peilung verlangt werden. Doch war es im Kriege nicht immer ratsam, an Bord die Taste zu drücken, denn damit gab man auch dem Gegner den Standort des Luftschiffes bekannt. Also zu diesem Mittel konnte nur im äußersten Falle Zuflucht genommen werden.

L 59 ging nun aus Höhe 700 in Höhe 350 hinab, und so gelang es endlich, mit Hilfe der auftauchenden Bahnlinie sich zurechtzufinden. Ab und zu war ein Haus zu sehen, eine Straße oder ein kleiner Bach blinkte herauf.

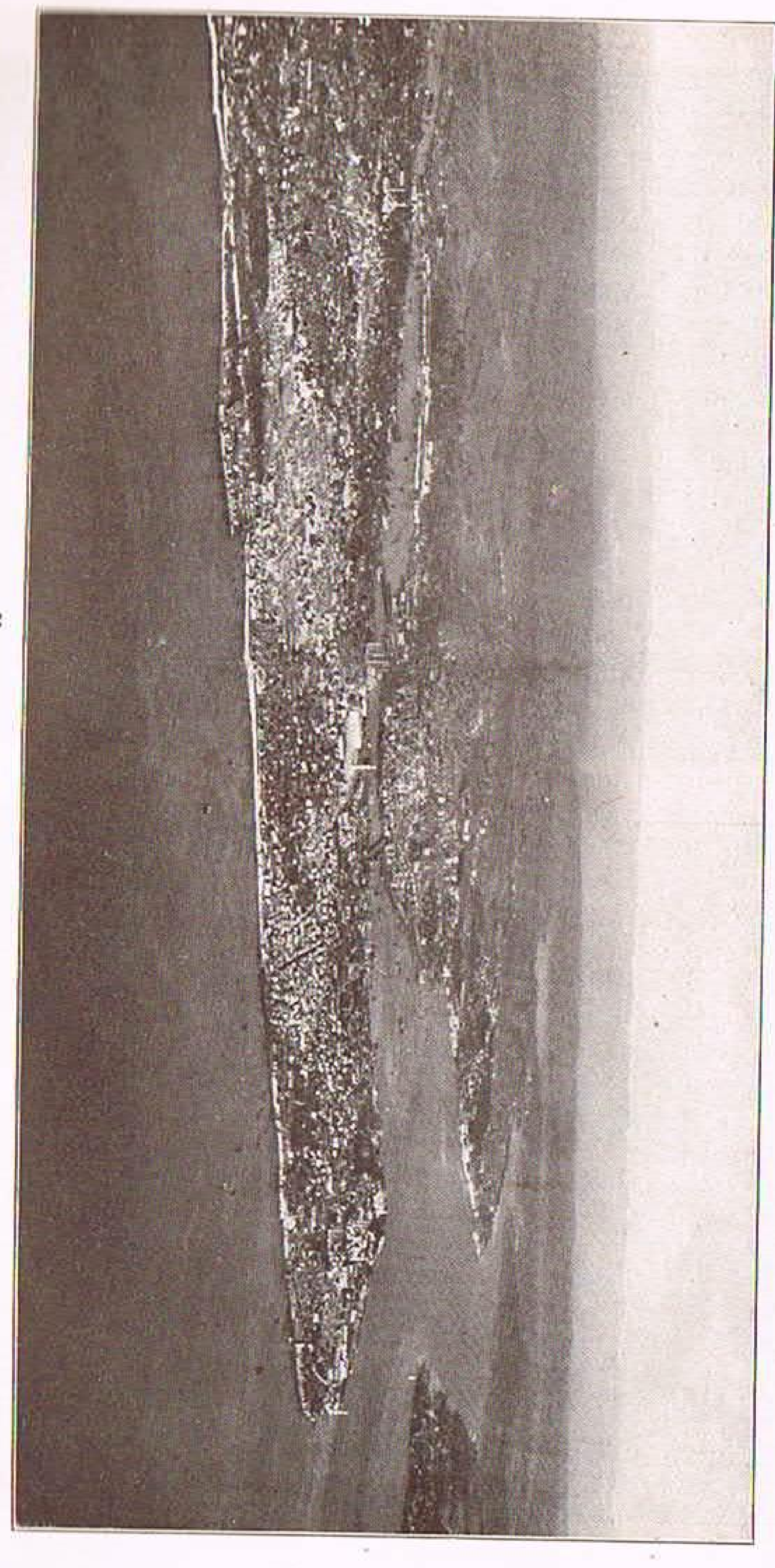
In Höhe von **Brieg** rissen beide Steuerketten des Seitenruders, bald auch die letzte am Reservestand, so daß das Luftschiff unter Abstellung aller Motore als **Freiballon** in den Wolken trieb. Der Kettenbruch ist offenbar auf das Material, Bronze, zurückzuführen, das man anstatt des widerstandsfähigen Stahles gewählt hatte, um jede noch so geringe Beeinflussung des Kompasses zu vermeiden.

Unter beinahe zweistündigem Treiben in dichtem Gewölk gelang es, mittels einer stählernen Reservekette des Höhensteuers Abhilfe zu schaffen. Beim Einsetzen einer rasch zunehmenden





Die deutschen Kriegsschiffe „Goeben“ und „Breslau“ im Hafen von Stenia am Bosporus


Panorama von Konstantinopel

Aufklärung zeigte sich's, daß sich das Luftschiff im Südosten von Oppeln und im Osten von Annaberg befand.

Weite Flächen dehnen sich aus; über dunkelbraunen Ackerboden streicht der Wind. Wie ein silbernes Band glänzt die Oder empor. Über die Bahnstrecke Oppeln–Oderberg jagt über blinkende Gleise ein Eisenbahnzug, der anscheinend Urlauber nach dem Balkan zurückbrachte. Unser Luftschiff tat es aber besser als das Dampfroß da unten: nicht lange, und der Zug ist überholt.

Es dämmert. Oben strahlt die Sonne noch, während violette Abendschatten sich über die Tieflandschaft senken. Eintönig summen und brausen die Propeller; ruhig, unbeirrt zieht das Luftschiff dahin.

Zwar hatte auch das Getriebe des vorderen Motors Schaden gelitten, so daß der vordere Propeller sowohl als auch der vom selben Motor gespeiste Geber der Funkenstation ausfielen. Die dringliche Nachsendung von Ersatz der unbrauchbar gewordenen Teile konnte daher nur durch ein abgeworfenes Telegramm beantragt werden. Und dennoch zog L 59 ruhig und stolz seine Bahn; es galt ja heute noch nicht, einen Rekord aufzustellen.

Das Wetter schien sich mehr und mehr aufzuklären, auch ließ der Wind nach. Und so wurde abends bei Oderberg die Landesgrenze passiert. Der Höhenschreiber zeigte Höhe 900. Aus der Spätdämmerung hebt sich ein dunkler Rücken hervor: die kleinen Karpathen. Geradewegs muß die Donau liegen. So ging es über Ungarn weiterhin dem Ziel entgegen.

Und richtig, dort, weit hinten, ist ja schon der Scheinwerfer von Wien. Das Schiff senkt sich unter dem Drucke des Tiefenruders auf 350 m Höhe, um die Fühlung mit der Donau besser aufnehmen zu können. In der Höhe von Preßburg wird auf Kurs Südost abgedreht, und so bleibt Wien mit seinen großen Brücken, deren Lichter sich noch weithin in den Wellen der Donau spiegeln, bald hinter L 59. Steuerbord blinkt der Lichterschein von Budapest bald herauf. Da unten fließt die Donau – die als Wahr- und Richtzeichen auch die Balkanländer durchströmt – wie ein wanderndes stahlblaues Band dahin. Die nachtumhüllten Balkanberge in der Ferne drohen wie reckenhafte Riesen.

Belgrad liegt schwach erleuchtet zu Füßen des Luftschiffes; es erscheint, von oben gesehen, wie eine Halbinsel, die von dem Gewässer der Donau umspült wird. Dieser alte „Schlüssel der Türkei“ diente dereinst als Standortquartier der IV. römischen Legion. Hier hat Prinz Eugen am 22. August 1717 seinen glänzenden Sieg über den Halbmond errungen.

Es ist tiefe Nacht geworden. Überall blitzen die Sterne durch die leichte Wolkendecke. Backbord breitet sich als strömender und schäumender Gefährte die Donau aus. Da unten liegt der Engpaß von **Kasan**, dessen dunkle Felsszenerie sich scharf von dem Wasser der Donau abhebt. Bei Tage gesehen ist dies ein wildromantischer Prospekt, einer der Hauptglanzpunkte der Donauländer. Hier ist die Donau nur 165 m breit, aber bis 60 m tief und bildet an dieser Stelle reißend und fortschäumend den Kasanwirbel. Der 768 m hohe Felsen Stirbetz fällt fast lotrecht zur Donau ab, während durch den torartigen Eingang des Engpasses die pittoresken Uferfelswände erscheinen. Die stark bewaldeten Höhen, auf denen Adler horsten, abwechselnd mit nackten Felsmassen sowie Bauresten aus verwichenen Jahrhunderten, bilden im Verein eine wahre Augenweide.

Die heimische Wetterprognose hatte sich nicht als trügerisch erwiesen: Mehr und mehr machte sich das „Hoch" über Südeuropa bemerkbar, nicht allein dadurch, daß die Aufklärung Fortschritte machte, sondern auch die Windstärke wesentlich abflaute. Der Wind blies allerdings hier aus Südosten, also entgegengesetzt wie im Bereich des Tiefdruckgebietes über Deutschland.

Das Luftschiff bewegte sich nunmehr in Höhe der Mirotz Planina, die sich wie ein breiter Keil in das Wasser der Donau drängt.

Bei **Negotin** kam die Donau wieder in Sicht; das „Eiserne Tor" mit seinem zeitraubenden Knie wurde also umgangen. Tief unten huschen die dunklen Schatten der Weinberge vorüber, wo der schwere blutrote „Negotiner" wächst.

In der Morgendämmerung des andern Tages grüßt die bulgarische Stadt **Nikopoli**, die sich in einer Schlucht der hier sehr steilen Donauufer aufwärts zieht. Das Städtchen gewährt aus Höhe 600 mit seinen bunt getünchten Häusern, den vielen Minaretten, Ruinen und der Zitadelle einen malerischen Anblick. Bei Nikopoli schlug Bajesid 1396 ein Heer von 100000 Christen unter Siegmund von Ungarn. Überhaupt hat dieser reizende Donauort eine sehr bewegte Geschichte: er mußte eine Belagerung nach der andern über sich ergehen lassen.

Als nächste Station an der Donau taucht **Sistov** auf, das ebenfalls zu Bulgarien gehört. Die Donau weist hier eine Breite von 1300 m auf. Die beiden Denkmäler an der Uferböschung erinnern an den Übergang der Russen im Jahre 1877.

Über **Sistov** sind die Steuerleute in ihrem Element: Das Seitensteuer wird Südost bei scheidender Donau angedreht,

während das Höhensteuer L 59 sanft in Höhe 1400 führt; galt es doch jetzt die Balkanberge zu überwinden.

Schon taucht **Tirnovo**, die ehemalige Hauptstadt Bulgariens, auf, und mit ihm ein selten schönes Panorama. Die Lage dieser Bulgarenstadt ist wahrhaft romantisch. In lieblichen Windungen durchschäumt die Jantra den Ort, dessen einzelne Stadtteile sich amphitheatralisch auf Felsenterrassen erheben. Dort liegt auf einem Felsgrat, von dem Flüßchen umspült, die Zitadelle, das alte Königsschloß der Bulgaren. Zu dem Felsenrücken führt eine natürliche Felsenbrücke hinüber. Hier soll der unglückliche Scheinkaiser von Byzanz, Balduin I., nach verlorener Schlacht auf Befehl seines Bezwingers erst schrecklich verstümmelt und dann in den Abgrund geworfen worden sein.

Der hinter Tirnovo aus dem Vorderschiff ausgegebene Wasserballast (1500 kg) streicht wie ein feiner Sprühregen an der Führergondel vorüber. Mehr und mehr steigt die Kurve des Höhenschreibers und erreicht mit Höhe 1600 die größte Höhe, die L 59 auf dieser Überführungsfahrt nach Bulgarien genommen hat.

Die Strahlen der Morgensonne vergolden das romantische Jantratal und das hoch darüber gleitende Luftschiff. Einige Raubvögel ziehen still und beschaulich ihre Kreise um L 59, in dem sie wohl einen Riesenvogel vermuten. Steile Kreidefelsen leuchten hinauf wie fossile Recken.

Das Jantratal führt in anmutigen Serpentinen zum Städtchen **Drjanovo**. Hier wurde 1876 von den Bulgaren zum ersten Male die nationale Fahne erhoben, wobei die kleine bulgarische Freiheitsschar jedoch von den berüchtigten Baschi-Bozuks niedergemetzelt wurde. Inmitten einer riesigen Karstgrotte grüßt das Kloster **Dranowski**, auf dessen Hof sich ein Denkmal zu Ehren der 1876 gefallenen Freiheitshelden erhebt.

Mit **Gabrovo** sind die Ausläufer des Balkangebirges erreicht. Die letzte Steigerung der Eindrücke bildete der **Schipkapaß**. Mit ihm war der landschaftlich schönste und vielleicht auch geschichtlich interessanteste Punkt der Überführungsfahrt gewonnen. Dieser Paß bildet die Wasserscheide zwischen dem Schwarzen und dem Ägäischen Meer. Der Höhenmesser registriert immer noch 1600 m, während der Schipkapaß eine Seehöhe von 1273 zu verzeichnen hat. L 59 befindet sich also nur 327 m über jenem malerischen Punkt, der ein nachgerade überwältigendes Panorama eröffnet: gegen Norden über dunkle Wälder hinweg – ins Abendland, gegen Süden eine Zone reichsten Segens und prächtigen

Reizes, das Tal von Kasanlyk mit seinen Rosengärten und üppigen Baumgruppen – das Morgenland.

Die Schlacht am Schipkapaß im Jahre 1878 gewinnt um so mehr Bedeutung, als in den anfangs für die Türken glücklichen Gefechten eine ganze russische Division vernichtend geschlagen wurde, wobei unter dem Pseudonym „Mehemed Ali Pascha“ ein Preuße namens Detroit auf seiten der Türken eine hervorragende Rolle gespielt hat. Die Schlacht ging den Türken endlich doch deshalb verloren, weil Suleiman Pascha im Frontalangriff und unausgesetzten Sturmangriffen eines der besten türkischen Korps opferte, das strategisch betrachtet, in den Niederungen Bulgariens späterhin angesetzt, sehr wohl hätte eine für die Türken günstige Entscheidung bringen können.

Über einer steil abfallenden Felsennase steht ein großer Obelisk zum Andenken der hier verbluteten Russen. Die Paßstraße windet sich in Schleifen zwischen kahlen Granit- und Schieferfelsen hinab. Zu Füßen breitet sich die thrazische Ebene aus. Dieser Weg wurde 1836 eigens für den 1837 mit einem Troß von 800 Pferden nach Rustschuk reisenden Sultan Mahmud – in dessen Gefolge sich auch Moltke befand – angelegt.

Über dem Dorf Schipka thront das mit einer goldenen Kuppel gekrönte russisch-orthodoxe Kloster. Vier birnenförmige Kuppeln flankieren das Hauptgebäude, während die Front von einem spitzen Turm überragt wird.

Kasanlyk, am Fuße des Zentral-Balkans gelegen, wurde in Höhe 500 überflogen. Das Städtchen wirkt aus der Vogelperspektive mit seinen schattigen Baumgruppen, reizenden Gärten und Rosenfeldern inmitten der steinigen Balkanberge wie eine liebliche Oase.

Das Luftschiff kreuzt nunmehr die Tundscha, das Flüßchen, an dem sich auch der Luftschiffhafen befand. Während Backbord die Tundscha den Weg zum Hafen weist, blinken Steuerbord die Gleise der Bahnlinie Stara Zagora–Jambol herauf.

Backbord senden die „Blauen Steine“ bei Sliven den letzten Abschiedsgruß des Balkangebirges. Das Gelände wird mit Verlassen des Bergstockes ziemlich reizlos; die Ebene, in der auch Jambol liegt, breitet sich scheinbar endlos bis zum Schwarzen Meere aus.

Um 12 Uhr mittags steht L 59 in Höhe 1550 über Jambol. Tief unten recken über 400 Bulgaren ihre Hälse nach dem „Zeppelina“ aus. Der Landungstrupp steht also schon bereit. Die rote

Flagge wird unter die Gondel gesetzt, und unter dem Druck des Tiefenruders senkt sich das Luftschiff langsam bis auf 150 m.

„Achtung, Schlepptaue!“ und im nächsten Moment sausen die im Vorderschiff untergebrachten starken Landungstaue in die Tiefe. Um $12^1/_2$ Uhr gleitet L 59 nach 28stündiger Fahrzeit[1], die in einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 67 km pro Stunde zurückgelegt wurden, glatt und „mit leichtem Schiff“ in die Luftschiffhalle.

Abgesehen von den geschilderten kleinen Vorkommnissen war die Fahrt zur Zufriedenheit aller Beteiligten verlaufen. Der Balkan war bewältigt, der größte und schwerste Teil der Fahrt stand aber erst bevor. –

Sofort wurden die Vorbereitungen für die Weiterfahrt nach Afrika durchgeführt, die Abfahrt verschob sich indessen durch die ungünstige Wetterlage von einem Tag auf den anderen. Nach einem mißglückten Startversuch am 13. November stieg der Luftkreuzer am 16. November zum zweitenmal auf.

In einem bereits vorher eingeholten meteorologischen Gutachten über die günstigste Wetterlage für die Überquerung des Mittelmeers durch ein Luftschiff war ausdrücklich betont, daß die Fahrt auf der Rückseite einer im Mittelländischen Meere nach Osten abziehenden Depression stattfinden müsse, weil dann fast zwei Tage nördliche bis nordwestliche Höhenwinde von beträchtlicher Stärke zu erwarten seien. Die weitere Fahrt nach erfolgter Überquerung des Mittelmeeres war für die in Frage kommende Jahreszeit meteorologisch insofern unbedenklich und keinen größeren Schwierigkeiten ausgesetzt, als ja die Luftdruckverteilung in diesen südlich des 30. Breitengrades gelegenen Gebieten als sehr gleichmäßig und beständig bekannt war. Denn die Fahrt führte ja von der nordafrikanischen Küste in das Hochdruckgebiet, welches im wesentlichen mit nördlichen Winden die abessinischen Zyklone (Tiefdruckgebiet) speist. Freilich stellte fahrttechnisch dieses Gebiet und sein tropisches Klima zweifellos gewaltige Anforderungen an die Schiffsführung; galt es doch, die vertikale Navigation unter den gänzlich unbekannten Bedingungen der Vertikalbewegungen der Atmosphäre in diesen Zonen durchzuführen. Es war mit mächtigen, durch die starke Tageseinstrahlung ausgelösten Vertikalböen zu rechnen. Und die nächtliche Rückstrahlung mußte ebenfalls gewaltige Böen bringen. Schließlich waren bisher ja gar

[1] Mit dem Balkanzug braucht man von Berlin bis Jambol etwa 72 Stunden.

keine Erfahrungen gesammelt worden, wie das Schiff selbst und sein Gasinhalt auf die Ein- und Ausstrahlung im Tropengebiete reagieren würde.

Abgesehen von diesen Fragen, die ja den meteorologischen Sachverständigen des Luftschiffes beschäftigen mußten, waren aber die Bedingungen der atmosphärischen Zirkulation, der Sichtigkeit und des Niederschlags sicher günstig, wenn nur erst die glatte Überquerung der Hauptzugstraßen der Depressionen des Mittelländischen Meeres gelungen war.

Bei der nunmehr wieder aufs neue angesetzten Afrikafahrt waren die Aussichten für eine solche glatte Überfahrt gar nicht günstig. Die Wetterkarte vom Vortage zeigte eine tiefe Depression über der südlichen Adria und dem Tyrrhenischen Meere; eine Furche tiefen Druckes reichte über Griechenland und weiter über den Balkan hin bis zum Schwarzen Meere. Es kam die bereits erwähnte, bekannte „Zugstraße“ für Tiefdruckgebiete vom Mittelmeer in nordöstlicher Richtung über das Marmarameer in Frage. Hinauf bis in große Höhen von mehr als 3000 Meter herrschten, laut Höhenwindmessungen der Wetterstationen Konstantinopel, Varna, Burgas, Jambol, Sofia, Prilep und Hudowa, steife südsüdwestliche Winde in einer Stärke von mehr als 15 Metersekunden. Die Witterungsaussichten wurden von den meteorologischen Sachverständigen — dem Schiffsmeteorologen, der Hauptwetterwarte Sofia und Konstantinopel — g l e i c h u n g ü n s t i g beurteilt.

Die am 15. November ausgegebene Prognose lautete: „Meist vorwiegend trüb mit Niederschlägen, Bodenwinde allmählich nach Westen drehend, Oberwinde südlich bis südwestlich über zehn Metersekunden.“

Das war also das gerade Gegenteil von dem, was man als besonders günstig für die Inangriffnahme einer so großen und schwierigen Aufgabe, wie sie die Afrikafahrt darstellte, bezeichnen kann. Wenn nun die Fahrt trotz allem gewagt wurde, so waren dafür eben militärische Gesichtspunkte maßgebend, die es ja im Kriege so oft gebieterisch forderten, eine Aufgabe auch unter erschwerenden Umständen in Angriff zu nehmen.

Daß die Fahrt dann aber tatsächlich nicht über die Regionen Kleinasiens hinwegkam, kann als Zeichen dafür angesehen werden, daß die Prüfung der Sachverständigenanschauungen vielleicht nicht immer mit der nötigen Sorgfalt ausgeführt werden konnte. Hierbei muß aber erwähnt werden, daß die Entscheidung nicht beim Kommandierenden General der Luftstreitkräfte, der im übrigen

allen meteorologischen Vorschlägen stets großes Verständnis entgegenbrachte, gelegen hat, da es sich ja um ein Marineluftschiff handelte, über dessen Einsatz die Admiralität („F. d. L.“) zu bestimmen hatte.

Am 16. November morgens acht Uhr 10 Min. wurde der Aufstieg gewagt, denn jeder verlorene Tag konnte ja für die Truppe Lettow-Vorbecks von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein.

Wegen zu großer F l i e g e r g e f a h r im nördlichen Teil des Ä g ä i s c h e n M e e r e s war geplant, über B u r g a s und dem Westufer des Schwarzen Meeres P a n d e r m a am Marmarameer anzusteuern und weiterhin der von dieser Stadt nach S m y r n a führenden Bahn zu folgen. Je nach den Witterungsverhältnissen wollte B o c k h o l t von S m y r n a oder von dem weiter südlich gelegenen See B a s i D e n i s aus mit eintretender Dunkelheit in westlicher Richtung, dann unmittelbar nach Süden, über die Straße von K a r p a t h o s hinweg, ins offene M i t t e l m e e r vorstoßen, schließlich die von Fliegern freie a f r i k a n i s c h e K ü s t e im Süden von Kreta zu erreichen suchen. Mit Rücksicht auf die auf dem Balkan und im Orient besonders rege Spionage unterblieb jede Benachrichtigung militärischer Behörden über die beabsichtigten Bewegungen des Luftschiffes.

In B u r g a s, das bei beträchtlicher Wolkenbedeckung in Höhe 400 überflogen wurde, hielt man es denn auch prompt für ein feindliches Luftschiff und alarmierte trotz stürmischen Wetters die in V a r n a stationierten Seeflieger. Einem Piloten dieser tüchtigen Staffel gelang es auch bald, L 59 zu überholen; er erkannte aber noch rechtzeitig die Nationalität des Schiffes. Zum Zeichen dessen ging das Flugzeug in die Tiefe, um dann zur Benachrichtigung der übrigen ausgeschwärmten Flieger umzukehren.

Am Himmel machten sich mehr und mehr Schichtwolken bemerkbar, die in der Regel einem Sturm voranzueilen pflegen. Ihre zerfetzten Ränder bestätigten ganz zweifelsfrei, daß alsbald mit einer ernst zu nehmenden Windstärke gerechnet werden mußte.

Im Verlauf der Fahrt längs der kleinasiatischen Bahn wuchs der schon im Schwarzen Meer heftige Gegenwind auch in der Tat zum Sturm an; die Bewölkung nahm derart zu, daß ein Zurechtfinden in dem manchmal recht engen Tal, dem L 59 mit der Bahnlinie folgte, zeitweilig ausgeschlossen war. Ganze Berge von Haufenwolken türmten sich auf, aus denen Zirren herausschossen, die sich fächerförmig nach oben ausbreiteten. Das Kumulusgewölk

war teilweise mit riesigen Wolkenkappen und Halskrausen versehen: alle diese Anzeichen deuteten auf das Herannahen eines stärkeren Gewitters.

Schließlich geriet L 59 bei Einbruch der Dunkelheit in Höhe von Ak Hissar in ein starkes Gewitter, aus dem ein Entrinnen unmöglich schien.

Als unangemeldet und daher höchst verdächtiger Gast schon vorher von einer Tunnelwache mit einigen Gewehrschüssen bedacht, bot das über der Stadt vergebens gegen den Gewittersturm ankämpfende Luftschiff ein hochwillkommenes Ziel für eine größere Anzahl von türkischen Schützen; wie der deutlich vernehmbare Kugelschlag verriet, mußte das Schiff mehrere Male getroffen sein.

Zweimal erfaßten das Luftschiff starke Luftwirbel und drehten es beidemal völlig im Kreise herum, in entgegengesetztem Sinne zu dem hart beigedrehten Seitensteuer.

Endlich zeigte sich das Hinterschiff so schwer, daß ein Versacken befürchtet werden mußte. Bei der Unmöglichkeit, festzustellen, ob die Verschiebung des Gleichgewichts lediglich auf einer Beschwerung durch aufgenommenen Regen beruhte oder vielleicht auf einem stärkeren Gasverlust infolge von Streifschüssen an Gaszellen, oder auf beidem, entschloß sich der Kommandant zur Umkehr. Reichlicher Abwurf brachte das Luftschiff in Höhe 2200. Bei dieser Tätigkeit fiel der Maschinist Schedelmann in die Tiefe; er konnte sich jedoch an einer Gondelverstrebung auffangen und hing dort bei schwerem Unwetter eine Zeitlang außenbords. Doch gelang es den verzweifelten Bemühungen des Segelmachers Schulz, den Gefährdeten wieder in die Gondel zu bringen. — Über die Berge hinweg ging es jetzt nach Konstantinopel. Noch vor Mitternacht lag die Hauptstadt des Osmanischen Reiches zu Füßen des Luftschiffes.

Von hier aus sollte der Luftschiffhafen von der Rückkehr des Luftschiffes verständigt werden. Doch versagte infolge Kurzschlusses, herbeigeführt durch die eingedrungene Nässe der Regenböen, die Funkenstation. Auch war eine Verständigung mit den Hafenbehörden von Konstantinopel oder mit Schiffen durch Scheinwerfersignale nicht herbeizuführen. Inzwischen trat wiederum Sturm und Gewitter auf, Unbilden, durch die L 59 zum größten Teil über dem Marmarameer bis Tagesanbruch durchmanövriert werden mußte. Der Kommandant machte nunmehr den Versuch, mit nördlichem Kurs das Schwarze Meer zu gewinnen. Doch bald war das Luftschiff von dichten Wolkenmassen eingekreist, aus denen weder durch Höhersteigen noch durch

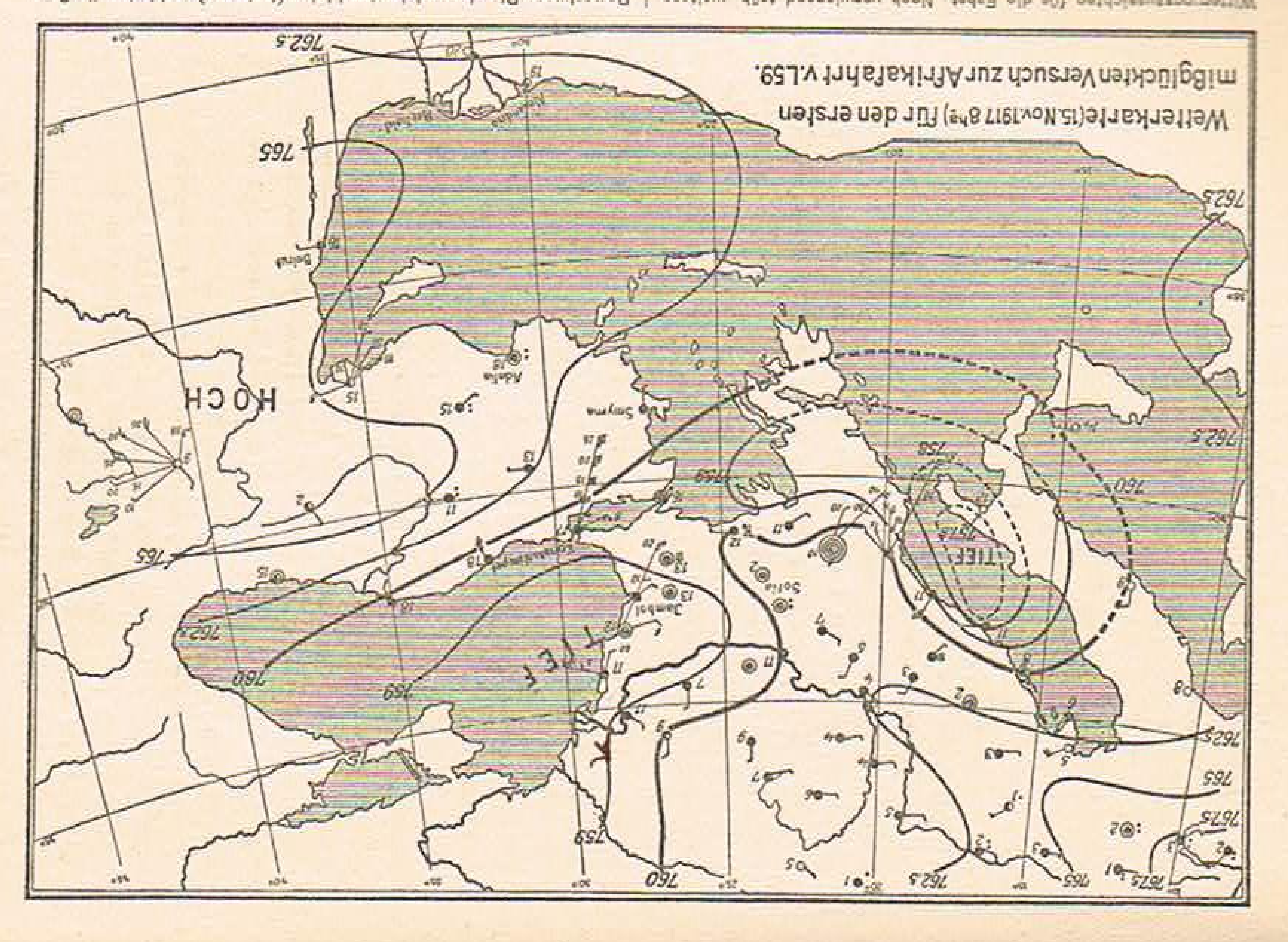
Tiefersteigen herauszukommen war. Nur einmal, für einen einzigen Augenblick, konnte eine Meeresfläche gesichtet werden; jedoch war dabei nicht zu erkennen, ob es sich um das Schwarze oder das Ägäische Meer handelte. Das Auf und Ab des Höhenschreibers fand von Höhe 2000 bis Höhe 350 statt; die Kurve bildete eine wüste Zickzacklinie.

Von neuem aufwirbelnde Wolkenmassen sprachen dafür, daß wieder Bergland zu Füßen liegen mußte. Ein flüchtiger Blick durch ein Wolkenloch ließ schließlich einen höheren Bergrücken vermuten. Die Annahme war daher begründet, daß das Schwarze Meer sich da unten erstrecken mußte. Als nach östlichem Kurs die Wirbelbildung im Gewölk aufhörte, ließ der Kommandant auf gut Glück in die Tiefe steuern, in der Erwartung, jetzt die Westküste des Schwarzen Meeres ausfindig zu machen. In etwa 200 Meter Höhe wurde es in der Tat gesichtet, ebenso westlich ein Küstenstreifen. Um die Orientierung nicht zu verlieren, hielt der Steuermann den niedrigen Höhenkurs ein. Zwar kam das Luftschiff gegen den aus Nordnordost blasenden Sturm nur sehr langsam vorwärts und krachte oft bedenklich in den starken Böen, doch erkämpfte es sich seinen Weg dank der vorzüglichen Arbeit seiner Motoren und, was nicht zuletzt in Betracht kommt, dank der Zähigkeit der Besatzung.

Als nach bangen Stunden — alles war steif vor Nässe und Kälte — der Kommandant in Höhe von Burgas landeinwärts beidrehen ließ, flaute der Sturm merklich ab. Und so konnte zu guter Letzt in einem günstigen Moment die Landung vor Jambol gewagt werden. Diese glückte überraschend, trotz des bei dem Einbringen des Luftschiffes in die Halle noch ziemlich „steifen" Windes. Kurze Zeit darauf erhob sich der Sturm zu neuem Wüten.

L 59 hat während dieser Fahrt 1434 Kilometer in 32 Stunden, bei einer Fahrgeschwindigkeit von 44,3 Kilometer pro Stunde zurückgelegt.

Die schlimme Fahrt, in deren Verlauf erprobte Luftschiffer zu verschiedenen Malen jede Hoffnung auf einen glücklichen Ausgang aufgegeben hatten, war an L 59 nicht spurlos vorübergegangen: so wurden durch die gewaltigen Wirbel, die das Luftschiff über Ak Hissar erfaßt hatten, im Hinterschiff etliche stärkere Spanndrähte zerrissen, auch leichte Verdrehungen an Seitenstreben des Schiffsrumpfes verursacht. Im übrigen hatte das Schiff seine Sturmprobe vorzüglich bestanden. Die fünf Schußlöcher, die sich bei eingehender Untersuchung vorfanden, hatten nichts zu bedeuten.

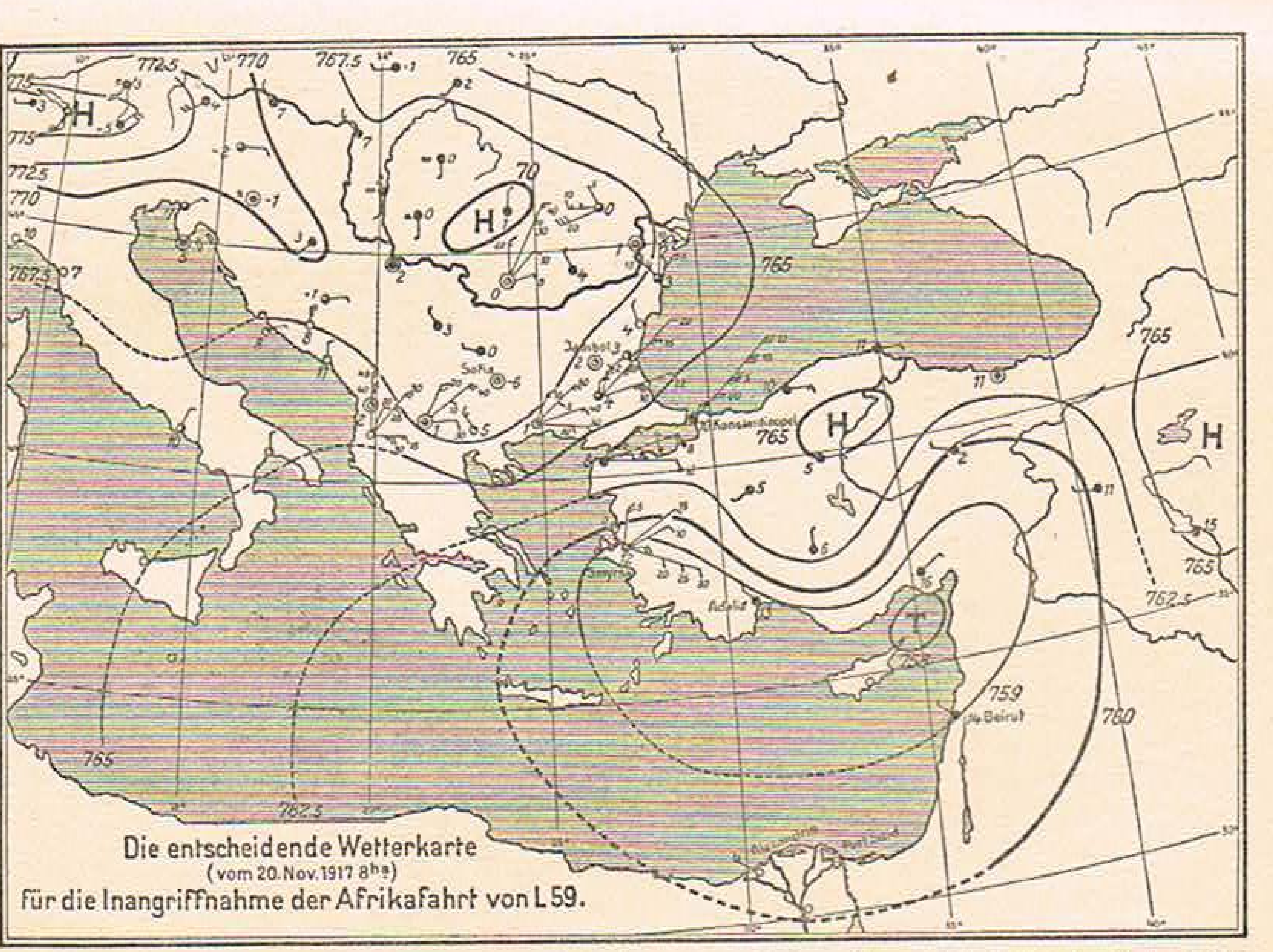


Wetterkarte (15. Nov. 1917 8hs) für den ersten mißglückten Versuch zur Afrikafahrt v. L 59.

Witterungsaussichten für die Fahrt. Noch vorwiegend trüb, weitere Niederschläge. Bodenwinde allmählich nach Westen drehend, Oberwinde südlich bis südwestlich bis 10 m pro Sekunde.

Witterungsverlauf für Konstantinopel. Trüb, leichte Niederschläge, mäßige östliche bis nordöstliche Winde, Oberwinde südlich.

Bemerkung: Die eingezeichneten Linien (Isobaren) verbinden die Orte mit gleichem Barometerstande, auf den Meeresspiegel umgerechnet. Die neben den Orten stehenden Zahlen geben die Lufttemperatur an. Die Pfeile fliegen mit dem Winde. Die Zahlen neben den Windpfeilen bezeichnen die Höhe über dem Boden in Hunderter-Metern. Die Windstärke ergibt sich aus der Stärke der Befiederung der Pfeile.



Die entscheidende Wetterkarte (vom 20. Nov. 1917 8hs) für die Inangriffnahme der Afrikafahrt von L 59.

Witterungsaussichten für die Fahrt. Gesamtwetterlage unverändert, vorübergehendes Aufklaren. Oberwinde nördlich bis nordöstlich über 10 m pro Sekunde.

Witterungsverlauf für Konstantinopel. Vormittag bedeckt, gegen Mittag aufklarend, etwas böige nördliche, später nach Süden drehende Bodenwinde.

Bemerkung: Die eingezeichneten Linien (Isobaren) verbinden die Orte mit gleichem Barometerstande, auf den Meeresspiegel umgerechnet. Die neben den Orten stehenden Zahlen geben die Lufttemperatur an. Die Pfeile fliegen mit dem Winde. Die Zahlen neben den Windpfeilen bezeichnen die Höhe über dem Boden in Hunderter-Metern. Die Windstärke ergibt sich aus der Stärke der Befiederung der Pfeile.

Während der Instandsetzung des Luftschiffes besserten sich die Witterungsverhältnisse über Kleinasien.

Am 20. November, also drei Tage nach der mißglückten ersten Afrikafahrt, erschien die Wetterlage günstig. An diesem Tage war eine Depression von der Adria nach dem Süden von Kleinasien und der Bucht von Zypern vorgedrungen. Auf der Rückseite dieses „Tiefs" erfolgte ein gewaltiger Vorstoß nördlicher (polarer) Luftmassen. Alle Höhenwindmeßstationen von Mazedonien, des übrigen Balkan und der nördlichen Türkei meldeten übereinstimmend nördliche bis nordöstliche Winde mit Stärken von etwa zehn Metersekunden. Das Wetter war aufklarend, über dem Balkan am Morgen des 20. November sogar bereits heiter. Die Prognose lautete: „Aufklarend, böige Nordostwinde am Boden, Oberwinde aus Nord bis Nordost über zehn Metersekunden." Das war also endlich die gegebene Situation, auf die der Schiffsmeteorologe gewartet hatte. Ihr Eintritt wurde dem Kommandanten gemeldet, worauf unverzüglich die gemeinsamen Beratungen begannen.

Die Originalwetterkarte dieser Tage, der angesichts dieser bisher bedeutsamsten Luftfahrt aller Länder und Zeiten eine gewisse historische Bedeutung zukommt, ist im Bilde veranschaulicht.

Die gestrichelten Linien (Isobaren) sind nach den inzwischen zugänglich gewordenen Meldungen einiger italienischer und englisch-ägyptischer Wetterstationen ergänzt.

Bis zum Morgen des 21. November, an dem L 59 seine Fahrt antrat, war die Entwicklung der Wetterlage in der vorausgesehenen Weise erfolgt. Die Depression war weiter ostwärts vorgedrungen: Griechenland, Ägäis und das westliche Kleinasien hatten heiteres oder wolkenloses Wetter und hinauf bis in große Höhen leichte bis mäßige nördliche Winde. Die Fahrt konnte also in einer ziemlich gleichartigen (homogenen) polaren Luftmasse unter Ausnutzung eines beträchtlichen Rückenwindes angetreten werden. Die Auspizien waren — wenigstens so lange die Fahrt in diesen Luftströmungen stattfand — für eine Mittelmeerüberquerung günstig zu nennen. Neue wesentliche Störungen waren aus der Wetterkarte nicht zu erkennen; übrigens würde deren Ankunft und Einfluß auf die Fahrtstrecke ja auch mindestens zwei Tage erfordert haben — ein Zeitraum, der nach menschlichem Ermessen ausreichend sein mußte, um das Luftschiff ungefährdet über das Mittelländische Meer zu bringen.

Die über dem Meere zu erwartende Bodenerwärmung der polaren Luftmasse konnte zwar allmählich zur Bildung von

Kumuluswolken führen, eine Erscheinung, die aus dem Bereich des Golfstroms wohlbekannt ist, wo die kalten, polaren Luftmassen auch von der Meeresoberfläche erwärmt werden und somit zur Bildung der Golfstromböen führen. Und in der Tat war denn auch am Morgen des 22. November, als unser Luftschiff in den südlichen Teil des Mittelmeers gelangt war, diese Erscheinung prächtig zu beobachten.

Die Wetterkarte vom 21. November zeigt zwei Tiefdruckgebiete über dem Mittelmeer, die durch einen schmalen Hochdruckrücken getrennt waren, der sich über die Ägäis hin bis zur afrikanischen Küste erstreckte und die Verbindung mit dem großen kontinentalen Hoch über der Sahara herstellte.

Da erst wenige Tage vorher gewaltige kalte Luftmassen aus dem Norden nach dem Süden vorgedrungen waren, tobte noch über dem Mittelländischen Meere der Kampf zwischen diesen und den tieferen warmen Luftmassen. Die Folge waren große Gewitterfronten an den felsigen Inseln, die sich bis an die afrikanische Küste hinzogen.

Für L 59 waren aber all diese lokalen atmosphärischen Ereignisse nicht von erheblichem Belang, denn wie wir sahen, wußte sich unser Luftschiff auch in den entfesselten Elementen zu behaupten.

Sechstes Kapitel

Lettow-Vorbeck entgegen

Für den 21. November 1917 fünf Uhr frühmorgens war Fahrtbereitschaft zur Afrikaausreise angesagt. Als mutmaßlicher Landungsplatz in Deutsch-Ostafrika galt das Makondehochland, wo sich die Truppe Lettow-Vorbecks, wie wir späterhin sehen werden, um diese Zeit auch tatsächlich aufhielt. Das Luftschiff sollte diesmal 6757 Kilometer zurücklegen und damit ein eklatantes Zeugnis der Leistungsfähigkeit deutscher Luftschiffe und deutscher Technik ablegen. Dem großen Ziel „Deutsch-Ostafrika" entgegen, größer als das Deutsche Reich! Wer mochte wohl zuerst gesichtet werden? Freund oder Feind? Für diesen Fall, d. h. wenn das Schiff in Ostafrika einen Haufen Truppen gesichtet hätte, sollte es sich natürlich vorsichtig „heranpirschen". Mitten über dem Haufen sollte ein Mann – so war es geplant – mit dem Fallschirm abspringen. Und zu diesem heroischen Unterfangen hatte sich der „Delag"-Luftschiffer Grußendorf bereits freiwillig gemeldet.

Wieder herrscht reges Treiben im Luftschiffhafen, als ob jeder daran verzweifelte, in der erdrückenden Fülle seiner Obliegenheiten fertig zu werden. Hallentore werden geöffnet. Die Füllschläuche werden zum letzten Male ausgelegt, das Gas strömt zischend in die Zellen. Steuerleute ordnen Karten und Instrumente, Maschinisten und Fahringenieure prüfen den Probelauf der Motore. Das Surren der Propeller vermischt sich mit dem Zischen des einströmenden Gases. Dann kommt die Meldung: „Schiff klar zur Abfahrt!" Der deutsch-bulgarische Haltetrupp steht längst bereit. Ein kurzer Trillerpfiff und das Gros erfaßt die Handgriffe der Gondeln. Das folgende Kommando: „Luftschiff aus der Halle marsch!" bringt L 59 in die trübe Helle des Novembermorgens. Langsam schwebend gleitet das Schiff hinaus. Der

Kommandant weist mit der Hand leicht zur Seite; der Mann mit der Flagge, der ihn begleitet, gibt die Richtung an, und bald steht das Schiff, seitlich ein paar hundert Meter von der Halle, auf dem weiten Landeplatz, langsam im Luftzug pendelnd. Der Wachoffizier wiegt nun das Schiff ab, das heißt, das Schiff wird durch Abgabe von Wasserballast so ausbalanciert, oder, wie der Seemann sagt, „hingetrimmt", daß es sich gerade in der Schwebe hält, also weder ansteigt, noch Neigung zum Fallen hat. Wenn ein Luftschiff richtig abgewogen ist, dann genügt die Kraft eines Mannes, um das ganze Schiff in die Höhe zu heben. Auf die harmlosen Bulgaren machte es stets den allergrößten Eindruck, wenn sie sahen, wie ein einzelner „Germanski" das ganze Luftschiff anheben konnte.

Nach dem „Einholen" – die Halteleinen werden „ausgeschoren" – kommt das Kommando: „Beide achtern Maschinen voll voraus!"

Der Maschinentelegraph übermittelt den Befehl nach der hinteren Gondel. Die Propeller fangen an, sich erst langsam, dann immer schneller zu drehen, bis man nur noch einen flimmernden Lichtkreis sieht. Das Schiff nimmt Fahrt auf.

„Hoch!"

Die Bulgaren, die bis dahin die vordere Gondel festhielten, werfen sie auf das Kommando kräftig in die Höhe, der Bug hebt sich, und langsam steigt das Luftschiff in sein Element.

„Alle Maschinen voll voraus!"

Die übrigen Propeller werden eingekuppelt, und immer mehr Fahrt nimmt L 59 auf, bis er mit einer Geschwindigkeit von etwa 70 Kilometer pro Stunde durch die Luft braust.

„Kurs Adrianopel", lautete der Befehl.

Das Schwarze Meer unseligen Angedenkens sollte umgangen werden. Einmal aus seinen Fängen herausgekommen, wußte man nicht, ob es zum zweiten Male so gnädig mit L 59 verfahren werde. –

Jambol löst sich bald wie ein mosaikartiges Spielzeug auf; die Tundscha zeigt dem Riesenvogel den Weg, denn diese mündet ja bei Adrianopel in die Maritza.

Zuerst taucht die bulgarisch-türkische Grenzstadt Swilengrad auf, das ist Seidenstadt, weil hier eine reiche Seidenraupenzucht getrieben wird. Dann beginnt die untere thrazische Ebene, die zwar fruchtbar, doch wenig bebaut und von niedrigen Hügelketten durchzogen ist. Hier liegt auch das Schlachtfeld, wo am

9. August 378 Kaiser Valens von den Goten besiegt und getötet wurde.

Um zehn Uhr vormittags wird **Adrianopel** in Höhe 600 überflogen. Das Luftschiff überfliegt die Schwelle des Islam. Adrianopel hat durchweg turko-tartarisches Gepräge und erscheint als eine aus luftigen Baracken erbaute Zeltstadt, aufgelöst in Gärten. Das alles überragt die Moschee Sultan Selims II., die sich von oben noch schöner als die Aja Sophia in Konstantinopel ausnimmt. Die Moschee präsentiert sich als Rechteck, das von vier schlank kannelierten Minaretten flankiert ist. Das Ganze ist von einer gewaltigen Kuppel gekrönt, die in der Luft zu schweben scheint. Der rötlichweiß leuchtende Bau dort unten ist der Basar Ali Paschas, an den sich die Hauptverkehrsader Adrianopels anschließt. Im Tundschatal erhebt sich die Moschee Bajesid Jilderims, die ebenfalls schlanke Minarette und eine schöne halbkugelförmige Kuppel aufweist.

L 59 folgte nun der berühmten Heerstraße, die von Adrianopel nach Konstantinopel führt, auf der schon die Legionen Roms marschiert waren. Um Gas zu sparen, hielt sich das Luftschiff auch fernerhin in niedrigen Höhen, kam also über 600 Meter vorerst nicht hinaus. Denn der abnehmende Luftdruck mit zunehmender Höhe bedeutet gleichzeitig stets einen, wenn auch nicht erheblichen Gasverlust.

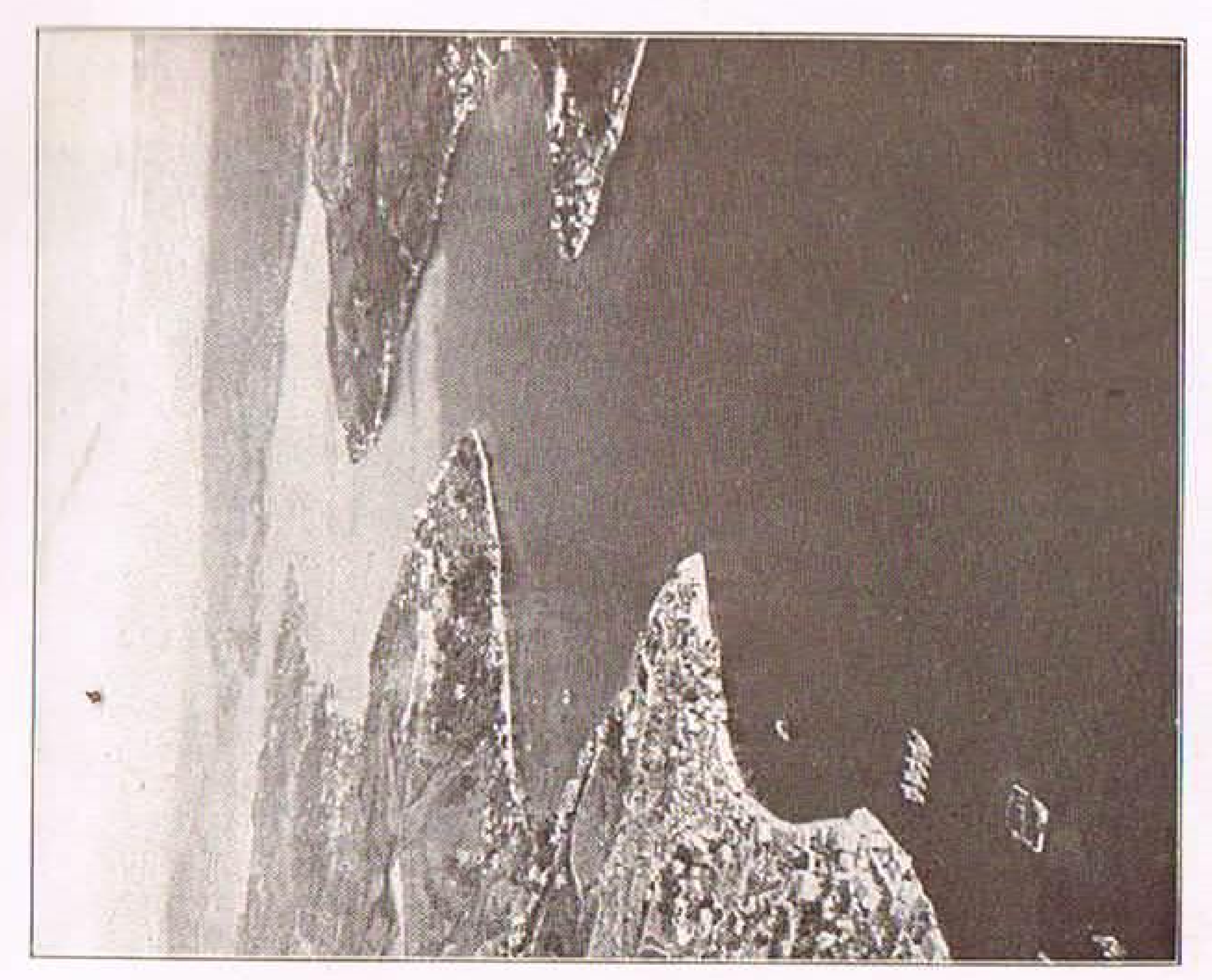
In der Höhe von **Rodosto** ließ der Kommandant das Marmarameer ansteuern, jenen Regulator der Wassermassen, die das Schwarze Meer beständig an das Mittelmeer abgibt. In der Ferne grüßt voraus der schneebedeckte Gipfel des bithynischen Olymps.

Günstige Winde trieben das Luftschiff zunächst über die Insel „**Marmara**", sie hat dem Meere den Namen gegeben, den das Eiland seinerseits von den unerschöpflichen Lagern blendend weißen Marmors führt.

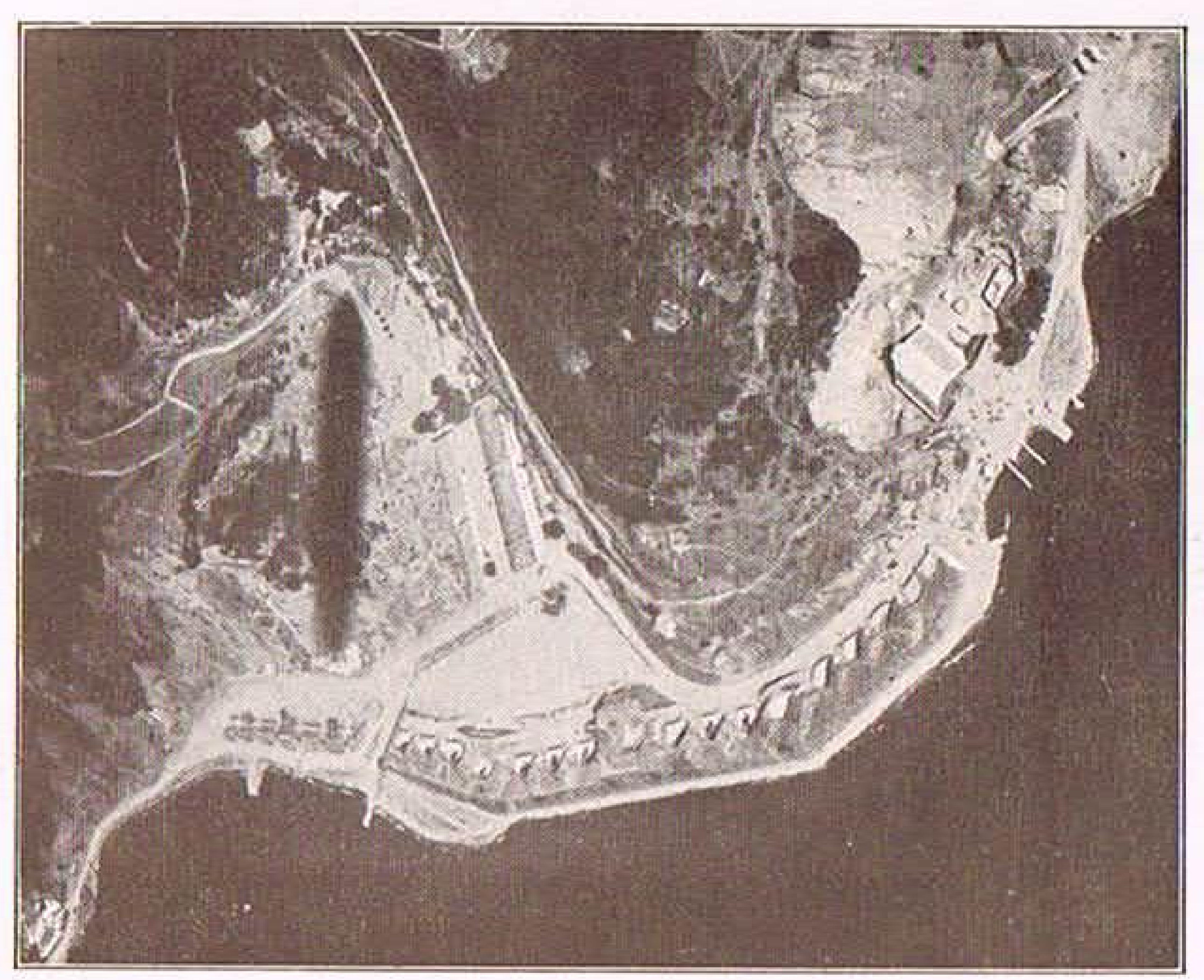
Dann leuchteten die Marmorberge der **Insel Kapu Dagh** hinauf. Auf ihrer Südspitze liegt Kyzikos, eine Kolonie Milets; hier besiegte im Jahre 410 Alkibiades die peloponnesische Flotte und die Perser.

Europa ist entschwunden. Asien, die Wiege des Menschengeschlechts, breitet sich zu Füßen des Luftschiffes majestätisch aus.

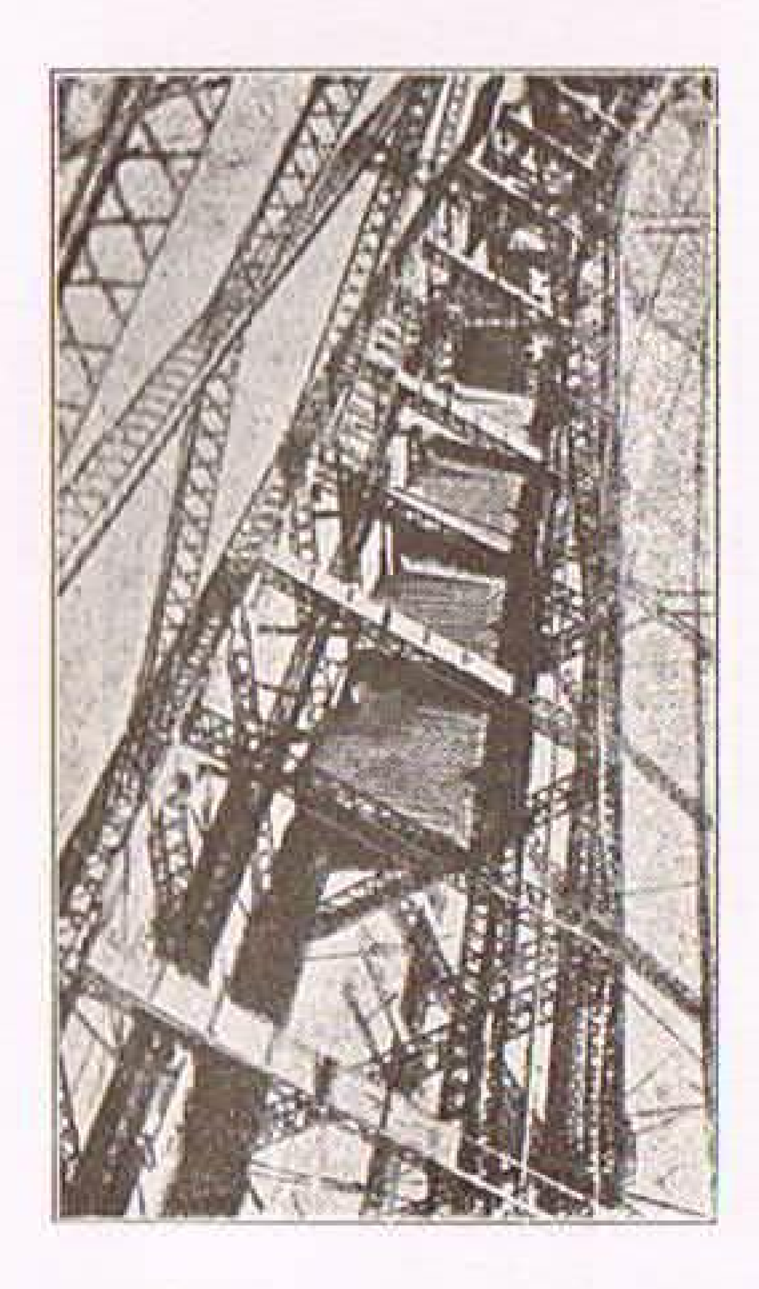
Mit **Panderma** ist die kleinasiatische Bahnlinie, die nach Smyrna führt, wiederum erreicht. Das Luftschiff balanciert nun durch das oft sehr enge Tal des Su Sigirle Tschai, dessen

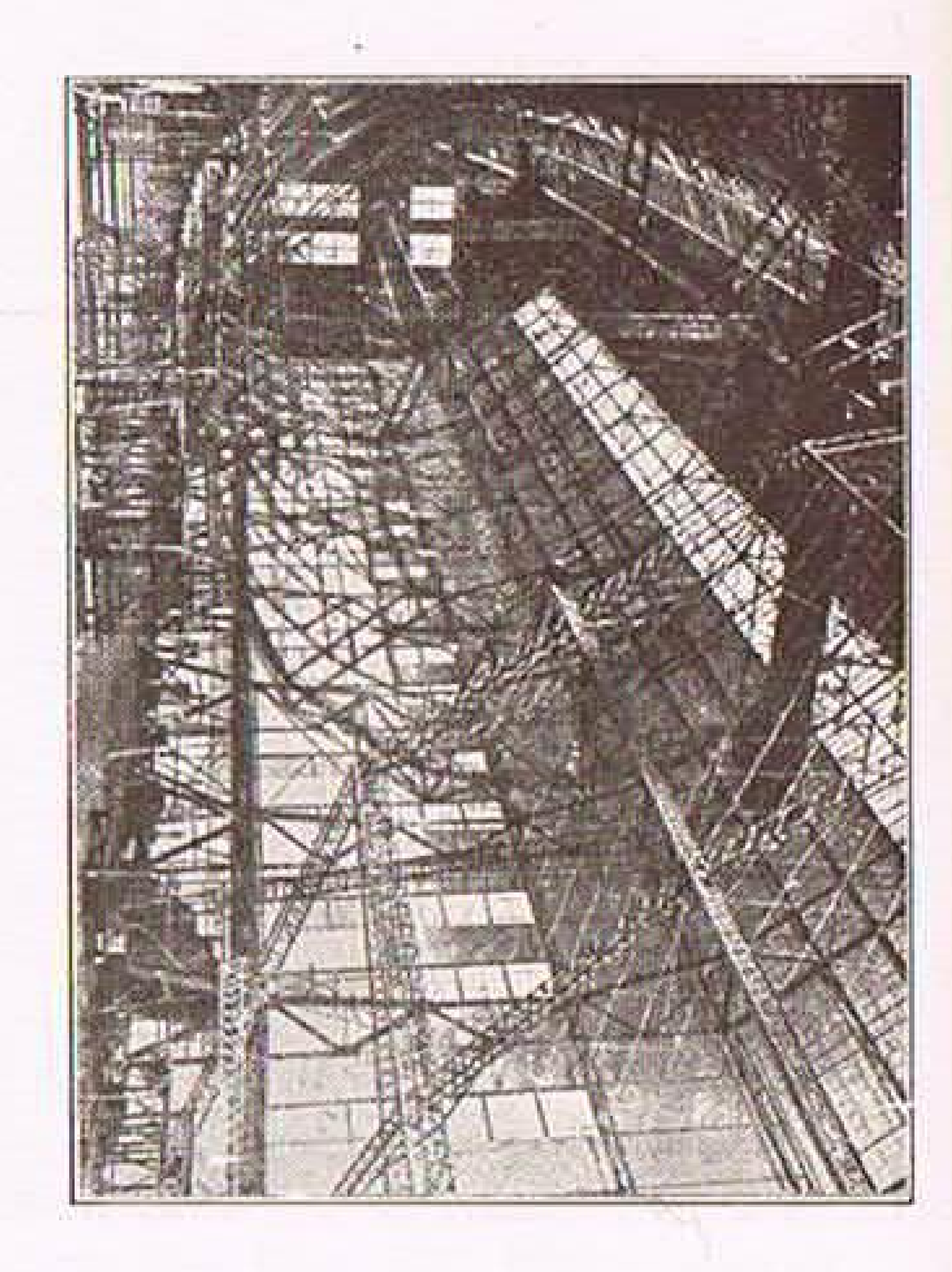


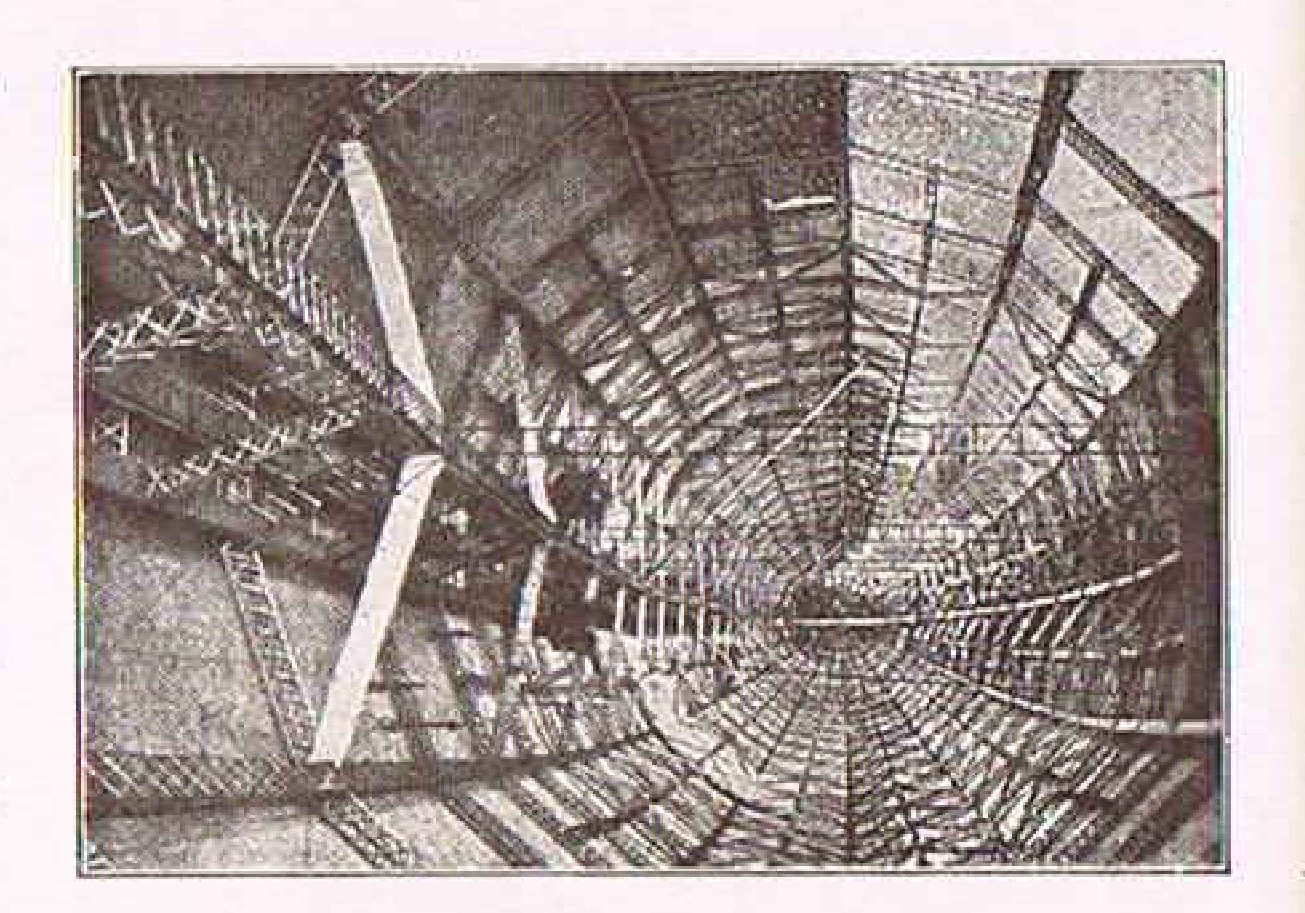
Bosporus. Totalansicht



Befestigungswerke am Bosporus (mit Luftschiffschatten)







Inneres des Schiffsgerippes ohne Gaszellen

Links oben: Umbau von L 59 in Staaken bei Berlin

Links unten: Laufgang mit Ballastwasser-säcken

nördlichen Bogen eine spätrömische Brücke von 234 Meter Länge und 13 Bogen überspannt.

Bald erscheint mit seiner schönen uralten Moschee Balikesri, an einem Nebenflußlauf des Makestos gelegen.

Die keilförmige Enge des Makestostales zwingt den Führer, Höhe 1000 zu nehmen. Zwischen pittoresken Felskulissen hindurch windet sich jetzt Bahnlinie und Luftschiff nach Kerasin. Das Gebirge ist hier stellenweise sehr waldreich.

Voraus leuchten die weithin sichtbaren Kalkhöhen des Trachall Dagh auf, deren eine ein mittelalterliches Kastell, Dav Kale („das enge Schloß"), trägt. Am Fuße dieses Gebirges liegt terrassenförmig hingebettet das Städtchen Soma.

L 59 fährt nun über den Raum der fruchtbaren Ebene der Gelembe Tschai. Am Fuße der Tschamlydsche Dagh kommt Kyrkagatsch, ein Städtchen von etwa 15000 Einwohnern, in Sicht.

Das Luftschiff war um zwei Uhr nachmittags wieder an jener Stelle angekommen, wo es am 16. November durch einen Gewittersturm zur Umkehr gezwungen wurde. Diesmal waren aber sämtliche Militärbehörden Kleinasiens über das voraussichtliche Erscheinen eines deutschen Luftschiffes verständigt worden. Der Luftkreuzer wurde daher über Ak Hissar – auch anderen Orten – freundschaftlicher als das erstemal begrüßt. Im Altertum gründete hier Seleukos I. die Kolonie Thyateira, die an einer alten Straße von Sardes nach Pergamon lag. Später bildete diese Stätte eine der apokalyptischen Kirchen. Bekannt dürfte das historische Ak Hissar (Thyateira) durch die Offenbarung Johannes sein, die da heißt: „Dem Engel der Gemeinde zu Thyateira schreibe: So spricht der Sohn Gottes, der Augen hat wie Feuerflammen und Füße glühendem Erz gleich" (Johannes 2, 18). Über den sieben Gemeinden, von denen der Evangelist spricht – die apokalyptischen Kirchen –, triumphiert heute der Halbmond, gegen den im Mittelalter vergeblich das Kreuz zu Felde getragen wurde.

Mit Manissa, der Hauptstadt des Sandschaks Saruchan, eröffnet sich dem Auge ein malerischer Prospekt: Terrassen schneeweiß getünchter Häuser ziehen sich das Gebirge hinan und drängen sich tief in eine Schlucht. Zahlreiche Moscheen, von nadelförmigen Minaretten flankiert, liegen in tiefes Grün gebettet. Im Süden steigt fast senkrecht eine schroffe Felswand empor, dem Gesamtbild einen wildromantischen Hintergrund verleihend. Die ganze Bergszenerie ist hier wildzerklüftet. Es sieht so aus, wie wenn hier Titanen der Vorzeit gehaust hätten. Östlich von Manissa ist das

Gebirge durch einen ungeheueren Spalt mit über 150 Meter hohen Wänden zerrissen. Auf der Kuppe, westlich von dieser Schlucht, liegt die Tantalis, die 1880 von Humann wiedergefundene Königsburg des Tantalos, des Vaters des Pelops und der Niobe. Auf diesem wildzerklüfteten Bergland, das teilweise noch die Aushöhlungen der Alten erkennen läßt, muß auch der von Herodot erwähnte „Thron des Pelops" sich befunden haben.

Vierundeinhalb Uhr nachmittags wird Smyrna geradewegs über Nymphi angesteuert, das auch in einer Stunde voraus gesichtet wurde. Am Rande des Meerbusens liegt die Stadt auf einem flachen Küstenvorsprung an den Abhängen des Pagoshügels. Smyrna präsentiert sich aus der Vogelperspektive als imposante Stadt. Rein orientalisches Gepräge hat das Türkenviertel, das am Tor des Basars seinen Anfang nimmt und sich mit seinen winkligen Gassen den Pagos hinaufzieht. Unter den zahlreichen Moscheen und Minaretten befindet sich auch der düstere Bau eines Klosters der tanzenden Derwische. Friedhöfe mit dunklen Zypressen gemahnen an die Ewigkeit. Die Brücke da unten, welche den Meles überspannt, ist die sogenannte Karawanenbrücke und trägt ihren Namen nach dem starken Karawanenverkehr, der über sie ins Innere flutet. Im Hintergrund lacht der azurblaue Golf herauf, von zahlreichen Fahrzeugen belebt.

Da es wegen der feindlichen Flieger auf Chios nicht ratsam war, bereits jetzt, also am hellen Nachmittag, mit Generalkurs afrikanische Küste ins offene Meer vorzustoßen, kreuzte L 59 zunächst kurze Zeit über dem Vorort Burnabaschi, dessen schöne Gärten von zahlreichen Wasserläufen durchzogen sind. Von dort aus gelangte das Luftschiff in die Region des Nif Dagh, der sich 1500 Meter über den Meeresspiegel erhebt. Auf der Spitze des Berges sind sogenannte Schneegruben zu erkennen. Der Schnee wird im Winter in die einundeinhalb Meter tiefen Gruben eingestampft und mit Kiefernnadeln zugedeckt; so erhält er sich den Sommer über und wird zum Kühlen verkauft.

Dann bog das Luftschiff in Richtung des St. Annentals südlich von Smyrna ab. Flußaufwärts über Mühlen und Kaffeehäuser hinweg wurden einige Aquädukte passiert, die alle in Höhe von zwei Stockwerken den Meles überbrücken. Achteraus verabschiedet sich der Nif Dagh. Eine ausgedehnte einförmige Hochebene dehnt sich unten aus, die einst von Kolophon beherrscht wurde, dessen Ruinenfelder in der Höhe von Deirmenderi passiert werden. Südlich liegt ein von einer Mauer umschlossener Berg; er fällt in drei Terrassen, die voller Fundamente sind, zu Tal ab und bildete dereinst die Akropolis der Stadt. Kolophon war eine der bedeutendsten ionischen Städte, bekannt durch Reichtum und Üppigkeit, berühmt durch Rossezucht und Fichtenwälder, aus deren Harz das Kolophonium gewonnen wurde. Daher der Name.

Nach Osten öffnet sich jetzt das Tal des Kaystros, dessen Unterlauf auch die Bahn flußabwärts begleitet. Dieses Flüßchen, das nunmehr den getreulichen Wegweiser unseres Luftschiffes bildet, hat durch Homer, der seine Schwäne erwähnt, eine gewisse Berühmtheit erlangt. Die Marmorarten dieses Gebiets — bis Sokia hin — lieferten einst den meisten Schmirgel der Erde.

Noch ein mittelalterliches Kastell „Kos Bunar", eine uralte Steinbrücke über den Kaystros, und über ausgedehnte Feigenplantagen gelangt L 59 in den Raum von Ajasoluk, des alten Ephesos. Südlich der Selim-Moschee liegt weltabgeschieden und verlassen die Stelle des Artemisions. Nur einige Mauerreste, die aus einer Grube herausragen, erinnern als letzte, stumme Zeugen einer großen Vergangenheit an den einstmals herrlichen Tempel. Das ganze Ruinenfeld wurde schon im Altertum als Steinbruch benutzt. Zum Bau der Sophienkirche (Aja Sophia) in Konstantinopel soll von hier Material entführt worden sein. Das halbkreisförmig sich ausdehnende Theater ist vollkommen bloßgelegt und macht einen bedeutenden Eindruck von oben. Das Ganze ist mit malerischen Ruinen der Stadtmauer umsäumt. Hier hat Herostratos im Jahre 356 den Tempel der Artemis in Brand gesteckt und damit seine sprichwörtliche traurige Berühmtheit erlangt. Auch der Apostel Paulus wirkte drei Jahre lang an dieser geschichtlichen Stätte, denn Ephesos zählte zu den sieben apokalyptischen Kirchen Kleinasiens. Über den Ruinen der ehemals so stolzen Provinz Asia wuchert — gleichsam als Symbol der Nichtigkeit und des Vergänglichen alles Irdischen — das Unkraut. —

Hinter Ajasoluk verläßt die Eisenbahn den Lauf des Kaystros. Auch unser Luftschiff überfährt den mindestens einen Kilometer langen Tunnel, und bald tut sich das weite Tal des windungsreichen Mäander auf. Steuerbord liegt der imposante Gümisch Dagh; er bildet einen im Ripanas bis zu 1360 Meter ansteigenden Felssattel aus Marmor und kristallinischem Schiefer. Die südlichen Abhänge sind einförmig und kahl, die nördlichen schwach bewaldet.

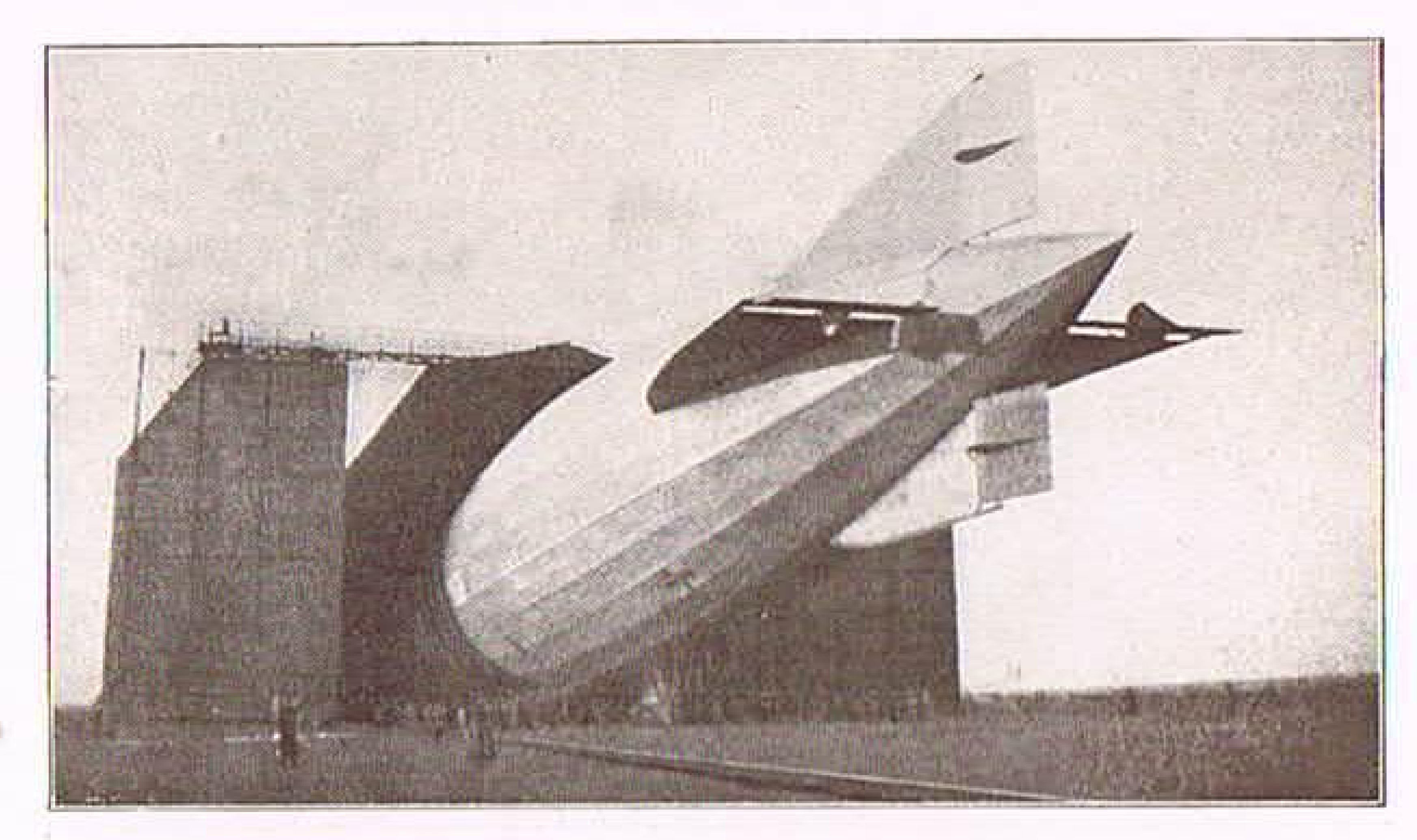
Die Zweigbahn überschreitet das Bett des Derbend Tschai und durchquert die Ruinen von Magnesia. In uralten Zeiten hauste in dieser Gegend der Stamm der Magneten, über dessen Herkunft

und Art später viel gefabelt worden ist. An der Bahnlinie fällt ein besonders langer Mauerzug auf; er gehört zu einer im siebenten Jahrhundert gegen die Perser errichteten Festung. Von den alten Bauten ist aus Höhe 1000 selbst mit dem bewaffneten Auge kaum etwas Besonderes zu erkennen, weil nur wenige Teile freigelegt sind.

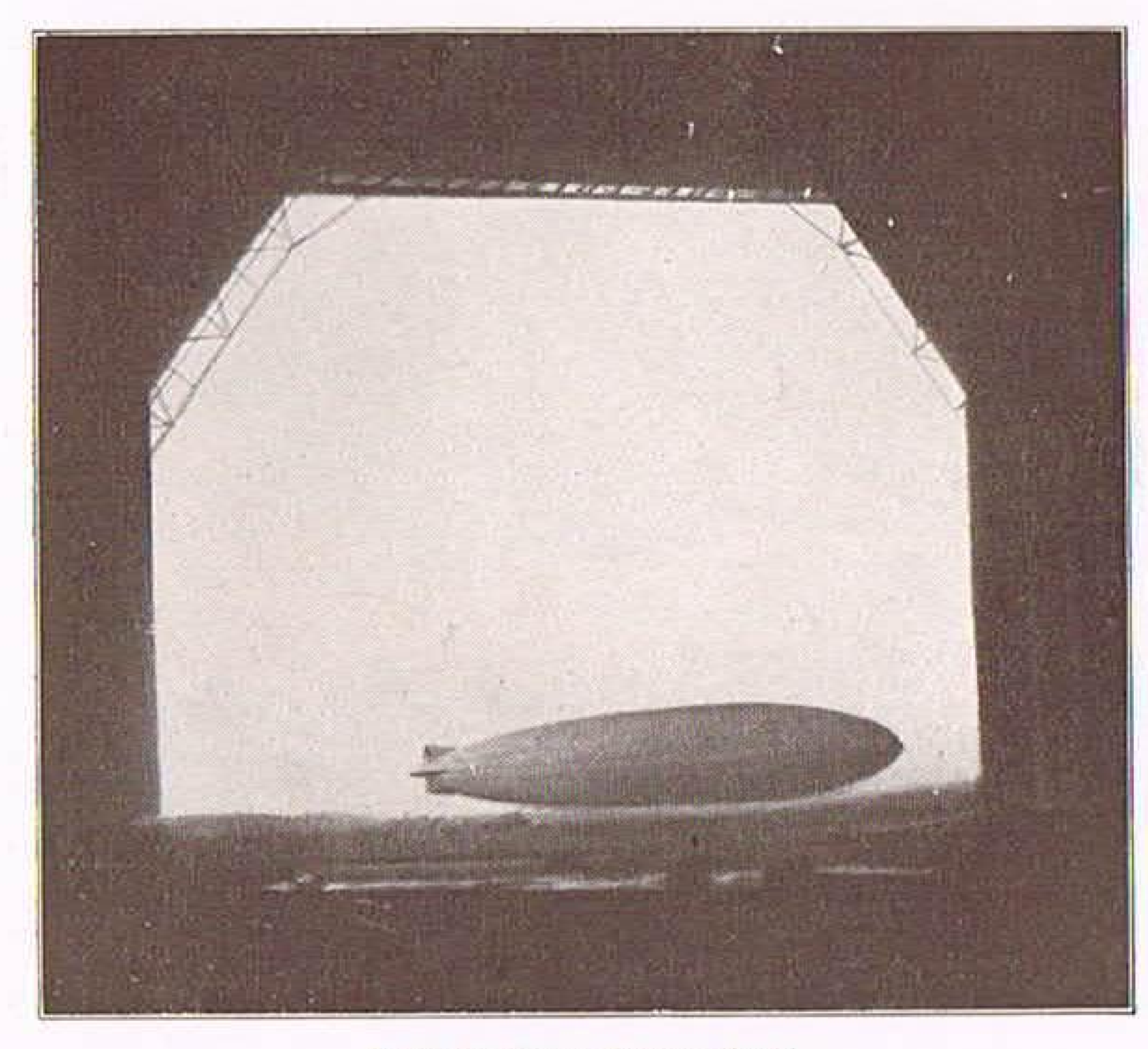
L 59 nimmt seinen Weg in Höhe des Unterlaufs des verschnörkelten Mäanders. So wurde bald der See Bafi Denis überflogen, der innerste Zipfel des Meerbusens, in den sich der Mäander ergießt. Nordöstlich wird der See durch den 1375 Meter hohen Berg Latmos begrenzt. In frühchristlicher Zeit war es, wo die Inseln und Ufer dieses Sees, aber auch der Latmos, Lieblingssitze von Mönchen und Einsiedlern bildeten. Die Seldschuken verdrängten aber die Christen in der Epoche 1080–1300 aus ihren Einsiedeleien.

Steuerbord breitet sich die Ebene von Milet aus, die das Überschwemmungsgebiet der merkwürdigen Mäandermündung darstellt. Südlich wird das Panorama durch das fast geradlinig verlaufende Kalksteinplateau von Didyma begrenzt. Das ist der Schauplatz des alten Milet, dessen Trümmerhaufen gespensterbleich zum Himmel emporragen. Markant heben sich die freigelegten Reste des römischen Theaters von den regellos verstreuten Trümmern des Ausgrabungsfeldes ab. Der Zuschauerraum dieses Amphitheaters soll dereinst 25000 Personen gefaßt haben! Ein verfallenes byzantinisches Kastell sowie das Zentralheiligtum der alten Stadt, das „Delphinon" – es war dem Hafengott Apollon Delphinos geweiht –, bilden, von oben gesehen, neben dem Theater die bemerkenswertesten Punkte dieser hellenischen Kolonie. Zackige Kalksteinplateaus umsäumen strichweise das Ruinenfeld. Unter dem Tyrannen Thrasybulos erreichte die Stadt am Ende des siebenten Jahrhunderts ihre höchste Blüte. So bildet heute das „Venedig der Hellenen" gleichsam ein Symbol der Vergänglichkeit blühender Kulturepochen.

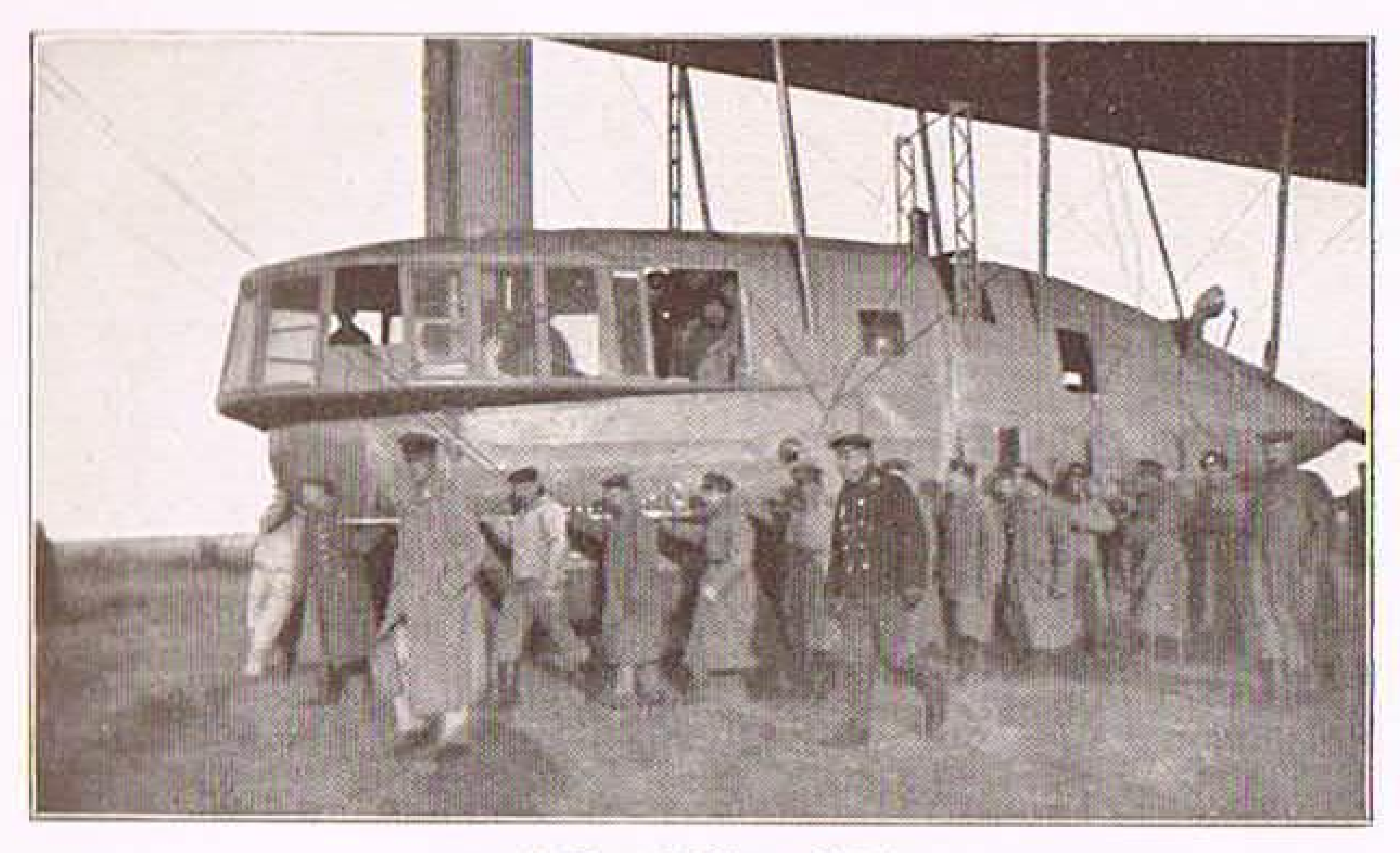
Von Milet läuft geradewegs die „Heilige Straße" zum berühmten Apollotempel in Didyma. Von oben präsentiert sich der Tempel des Apollo als ein von unregelmäßigen Mauern umzogenes Rechteck, in dessen Vorhof wuchtige Säulengruppen gen Himmel ragen. Das Orakel von Didyma hatte im Altertum dieselbe Bedeutung wie das von Delphi. Es war nämlich gleichfalls an einen Erdspalt gebunden, aus dem heiße Dämpfe hervorquollen, die Pythia in Ekstase versetzend. Kroisos, Seleukos,



L 59: „Auf nach Afrika!"



L 59: Nach dem Winde gedreht



L 59: „Schiff marsch!"



L 59: „Schiff hoch!"

Alexander der Große und andere Größen des klassischen Altertums haben das Orakel von Didyma befragt. Der Tempel war auch der Schauplatz olympischer Spiele. Da er unermeßliche Schätze barg, bildete das Heiligtum zuweilen ein beliebtes Ziel für Seeräuber. Erdbeben und Brände haben den Apollotempel ungeachtet seiner Heiligkeit heimgesucht.

Achteraus verabschiedet sich der azurblaue Spiegel des Basi Denis, über den sich die Schatten der rasch hereinbrechenden Abenddämmerung senken. Raubvögel ziehen über dem feierlichen Frieden dieses Gewässers still ihre Kreise. Abschied nehmend grüßt noch einmal die majestätische Bergwelt Kleinasiens herüber; die Spitze des Latmos ist noch in Glut getaucht, kurz darauf erscheint sie farblos, grau und kalt. Doch kehrt die Beleuchtung nach wenigen Minuten wieder, und zwar in prächtigstem Rubin. Über den Gipfel klettert der feurige Schatten, um endlich zum dritten Male in reinstem Orange zu erglühen. Das Glühen verlöscht; tiefvioletter Schatten breitet sich über die Bergwand, bis auch er in den dunklen Falten des nächtigen Gewandes der Mutter Erde verschwimmt. – Die letzten Grüße des entrückenden Festlandes.

Mitten im Basi Denis liegt die Insel Kos. Dieses Eiland besteht aus einem Gebirgszug, der sich in wilden Kreidekalkfelsen bis zu 875 Meter erhebt. Die weißen Recken waren trotz der rapid hereinbrechenden Dunkelheit noch zu erkennen. Aus den Händen der Byzantiner kam die Insel Kos in den Jahren 1308–1522 in den Besitz der Johanniterritter. Etwas früher als Rhodos fiel Kos den Osmanen zur Beute. Seit 1912 steht es unter italienischer Oberhoheit.

Die Gefahrzone war also schon mit Kos erreicht. **Bockholt** ließ nun Generalkurs nach Süden nehmen: der Vorstoß ins **Mittelmeer** mußte gewagt werden. Doch war hier ein gewisses Gefühl der Geborgenheit gegeben: deutsche Flieger flogen in diesem Raum Sperre für L 59. Schon vor Eintreffen des Luftschiffes über Smyrna war der dort stationierten Fliegerabteilung erhöhte Startbereitschaft befohlen worden. Bereits am frühen Morgen des Tages klärte ein Flugzeug über Mytilene, dem Hauptfliegerlager der Engländer, auf; beim Gegner war aber keine besondere Bewegung festzustellen. Zwei Flugzeuge der Smyrnaer Kampfstaffel kreisten im Raume des Ägäischen Meeres. Der immerhin mögliche Angriff feindlicher Flieger auf L 59 wäre also auf das Festland durch das Eingreifen der deutschen Flieger gebunden worden. Aber nichts von alledem. Weit und breit war nichts

zu sehen als die dunkle Meeresnacht. Die befohlene Höhe von 1000 Meter war schnell erreicht. Die Straße von Karpathos wurde passiert.

Gegen zehn Uhr abends kamen die Lichter der Südspitze von Kreta in Sicht. Damit war das offene Meer gewonnen. Stundenlang führt jetzt der Weg durch die schwarze, drohende Meeresnacht. Das Firmament ist mit Myriaden funkelnder Sterne besät, die der subtropische Himmel wie glitzernde und flimmernde Diamanten erstrahlen läßt. Aber für den Wetterkundigen bedeutet dieses eigenartige Flimmern der Sterne kein gutes Omen: ein Nordostmonsum tut sich auf. Die Windstärke nimmt mehr und mehr zu. –

„Starke luftelektrische Störungen", meldet die Bordfunkenstation.

Der Wind frischt weiter auf, sein Hauch trägt den Odem der Schwüle.

„Da hinten wetterleuchtet's", meint Grußendorf.

Von der Plattform kommt die Meldung: „Blitze von Wolke zu Wolke eben gesichtet."

Der Kommandant läßt das Gewitter durch Grußendorf anpeilen, das heißt die magnetische Himmelsrichtung feststellen. Das Ergebnis war, daß die geladenen Wolkenmassen Nordwest wanderten, also direkt dem Luftschiff entgegen.

Bockholt meint: „Wir müssen durch, so oder so, bei Umkehr würde uns das Unwetter doch überholen."

Nur langsam schien L 59 vorwärts zu kommen, obwohl alle Motoren „äußerste Kraft voraus" hatten. Die Lichter, die ab und zu inmitten einiger Wolkenlöcher vom Mittelmeer heraufblitzten, wanderten kaum merklich ab. Diese Fünkchen, die gleich Sternlein hinaufblinkten, waren feindliche Schiffe, durch deren Schornsteine man bis in die Hölle der Kesselfeuer sehen konnte.

Wieder meldet sich der Maschinentelegraph:

„Die Luftstörungen sind so stark, daß die Detektoren unbrauchbar werden, Funkentelegraphiestation ist ausgeschaltet und Antennen eingeholt."

„Steuerbord andauerndes Aufblitzen", meldet der Steuermann.

Unser Luftschiff befand sich etwa auf dem 34. Breitengrad bei 30° östlicher Länge.

Das Wetterleuchten hat einem regelrechten Gewitter Platz gemacht; unaufhaltsames Blitzen umsäumt die Wolkenmassen wie die fahle Helle eines regnerischen Morgens. Eine geschlossene Front geladener Wolken steht wie eine drohende Phalanx gegenüber. Die Windstärke wächst bedenklich; das Schiff macht nur noch wenig Fahrt.

„Wir kommen nicht durch," meinte der Wachoffizier, „wir müssen versuchen, diese Klippe zu umschiffen."

Der Kommandant schien diesen Gedanken aufzufangen, denn er ließ einige Striche beidrehen.

Von oben wird gemeldet: „Es fängt an, stark zu regnen."

Die Wolken jagen über und unter dem Schiffskörper, und zwar nach ganz entgegengesetzten Himmelsrichtungen. Aus diesem Hexenkessel war, scheint's, nicht herauszukommen. Auftretende Böen setzen dem Luftschiff hart zu; es stampft wie ein alter Kanaldampfer, nimmt die Nase hoch und läßt sie wieder heruntersinken. Ununterbrochenes Aufleuchten läßt die jagenden Wolken in taghellter Beleuchtung erscheinen. Die dampfenden und brodelnden Luftgebirge wollen kein Ende nehmen. Regen und Graupeln peitschen die Zellonfenster der Gondeln. Herauf und herunter, Berg und Tal, Tal und Berg, müssen unerbittlich genommen werden. Die befohlene Höhe von 1100 Meter ist nicht mehr zu halten. Der Höhenschreiber verzeichnet wieder jene Zickzackkurve, die sich diesmal zwischen 500 und 1200 Meter bewegt.

Von der Plattform kommt die Meldung:

„Schiff brennt!"

Und in der Tat: oben ist alles illuminiert. Alle Metallteile sprühen in einem bläulich-violetten Feuer. St. Elmsfeuer! Lichtbüschel schießen überall empor und hüpfen und tanzen über das Luftschiff. L 59 scheint von einer leuchtenden Aureole umgeben, war also „stark verklärt".

Das große Aluminiumgerippe ist durch die Luftelektrizität völlig aufgeladen und verhält sich dann ähnlich wie eine Influenzmaschine.

St. Elmsfeuer war den alten Seefahrern unter dem Namen der Sterne Kastor und Pollux bekannt: sein Erscheinen galt als ein Zeichen des herannahenden Endes aufgetretenen Unwetters und wurde daher mit Freuden begrüßt. Aber unser Luftschiff bleibt leider noch auf Stunden hinaus ein Spielball der Winde. Neue Böen setzen ein.

Doch schien mit dem Auftreten des St. Elmsfeuers der Kern des Unwetters überschritten zu sein, denn der Sturm ließ merklich nach. Das St. Elmsfeuer hatte also doch recht behalten.

Von oben kommt die Meldung: „Regen läßt nach, Sterne von Zeit zu Zeit sichtbar."

L 59 war auf der Rückseite der Gewitterbank angelangt. Wohl schütteln noch heftige Böen das Schiff, doch ist die eigentliche Gefahr überwunden.

Ebenso schnell wie die Dämmerung in der subtropischen und tropischen Zone aufzutreten pflegt, so rapid bricht der Morgen herein. Silberne Streifen säumen den Horizont, die sich bald in mattes Gold verwandeln. Dann schießt purpurnes Licht über den Himmelsdom, ein Flimmern zuckt am östlichen Horizont, und in prahlender Pracht steigt der glühende Sonnenball aus den dunkeln, geheimnisschweren Wassern empor.

Das Schiff, das vollkommen durchnäßt ist, fängt an zu trocknen. Die Feuchtigkeit ist bald an die Atmosphäre abgegeben, so daß das Luftschiff leichter wird und an Auftrieb gewinnt.

Die Freiwache kann jetzt daran denken, gemütlich zu frühstücken. Es wird nämlich vier um vier Stunden – wie an Bord der Kriegsschiffe – Wache gegangen. Die Thermosflaschen beleben mit ihrem warmen Inhalt bald wieder die Lebensgeister.

Erst jetzt ergibt die Navigation, daß nicht allein Kursabweichungen zu verzeichnen waren, sondern auch, daß das Schiff eine ganze Zeit lang auf der Stelle gefahren sein mußte. In dem Unwetter waren ja auch die mannigfaltigsten Luftströmungen vertreten. –

In nebelgrauer Ferne säumt ein feiner Strich Meer und Horizont. Alle Prismengläser sind voraus gerichtet. Und richtig: beim Morgengrauen kam die **afrikanische Küste** unter 27° 30' östlicher Länge, also östlich des Golfs von **Solum**, in Sicht. Der Kommandant hatte den Kurs im Raume des Hochdruckgebietes wiedergefunden; die Ränder des „Tiefs" lagerten gleich einer drohenden Mauer achteraus über dem Mittelmeer.

Aber auch der Wüstenstrich des Golfs von Solum glich einer wogenden See; offenbar hatte ein Samum die Libysche Wüste kurze Zeit vorher aufgepeitscht. Die Luft war durchsichtig wie Kristall: die Küste schien um etliche hundert Meter an das Luftschiff heranzurücken. –

Afrika! Sei uns gegrüßt, du finsteres Land der Geheimnisse! Sei uns gegrüßt, du Land flammender Sonnenglut, du Mutter Karthagos und des hunderttorigen Thebens! Hoch im kalten nüchternen Norden traf uns der Gluthauch deiner Seele, wenn wir geheimnisvoll erschauernd deinen wilden Märchen lauschten.

In leuchtenden Farben wogt das Leben im Basar von El Kahira, der „Siegreichen". Endlos windet sich das Band der Karawane durch die erstarrten Wogen der Sahara, seltsam schwermütig geleitet vom monotonen Sang des vordersten Reiters. Im vertrockneten Flußbett lauern räuberische Tuaregs, ein kurzer Kampf, neue Leichen strecken sich neben bleichende Knochen im endlosen Sandmeer und in die verlöschende Glut des Abends, in das singende Rauschen deiner Palmen zürnt das Bekenntnis fanatischen Kriegerglaubens: „Allah il Allah!" Sei uns gegrüßt, du Land unserer Sehnsucht! Jetzt endlich sehen wir nach langer und banger Odysseusfahrt deine Küste winken, atmen in schwindelnder Höhe die Flut deiner reinen Atmosphäre und trinken den süßen Hauch deiner Düfte. Zwar kommen wir als Eindringlinge zu dir und sind dir fremd; aber vom grünen Strand herüber neigen sich jetzt die Palmenwedel, und alles, alles strahlt uns zu: „Merhaba!" Seid uns willkommen, ihr kühnen Fremdlinge der Luft! – – –

Der Anblick der afrikanischen Küste und der grenzenlosen Wüste schien die Kräfte der gesamten Besatzung zu verdoppeln. Wohl hatte die so bewegte Fahrt übers Mittelmeer Teile der Besatzung arg mitgenommen. Man kann dieses Unwohlsein in hohen Lüften zwar nicht mit der Seekrankheit vergleichen; es fehlt ja die Verbindung mit der Erde, um diese restlos aufkommen zu lassen. Aber dieses Übel ist nicht weniger unangenehm, wenngleich der Magen nicht so sehr nach Entleerung drängt. –

Die Wüste! Von der Nordwestküste Afrikas zieht sich mit wenigen kurzen Unterbrechungen bis hinüber nach Asien hinauf zu dem mächtigen Kamme des Chingangebirges eine Reihe von öden, unwirtlichen Länderstrecken, die einander an Grausen übertreffen. Die großen Wüsten des afrikanischen Kontinents springen über die Landenge von Suez hinüber in die öden Flächen des steinigen Arabiens, denen sich die nackten, dürren Strecken Persiens und Afghanistans anschließen, um endlich hinauf in die Bucharei und Mongolei zu steigen und dort die grauenvolle „Gobi" zu bilden.

Das riesige Gebiet der Sahara, an Umfang dem europäischen Kontinente gleich, erstreckt sich vom Kap Blanco bis zu den Bergwänden des Niltales und vom Riff bis in die heißdunstigen Waldungen des Sudans. Ihre Einteilung ist eine äußerst mannigfaltige. Die an die Nilländer stoßende Libysche Wüste geht nach Westen in denjenigen Teil der eigentlichen Sahara über, von welcher der Dichter sagt:

„... bis da, wo sich im Sonnenbrande
Die öde Hammada erstreckt,
Und man im glühendheißen Sande
Nicht einen grünen Halm entdeckt ...“

Von hier aus zieht sich dann die „Sahel“ bis an die Küste des Atlantischen Ozeans. So beschreibt ein deutscher Dichter die Wüste, und so nimmt sie sich in der Tat aus.

Die Ansicht, daß diese Wüste nur eine weite Sandfläche in Gestalt einer teilweise unter dem Meeresspiegel liegenden Tiefebene bilde, ist eine irrige. Wir wissen heute vielmehr, daß die Wüste ein ausgedehntes, mit Höhenzügen belebtes Tafelland ist.

Der Araber läßt folgende Unterschiede in der Wüste gelten: die Bewohnte (Fiafi), die Unbewohnte (Khela), die Gesträuchige (Haitia), die Bewaldete (Ghoba), die Steinige (Serir), die Felsige (Warr), die Gebirgige (Djebel), die Flache (Sahel), die Dünige (Ghud). Serir und Warr werden gemeinhin mit „Hammada“ bezeichnet.

Die oft grotesken Wüstenbildungen sind lediglich eine Folge der hier herrschenden Temperaturschwankungen. Denn auf die empfindliche Kälte, welche kurz vor Sonnenaufgang ihr Maximum erreicht, folgt die glühendste Hitze. Solche Temperaturunterschiede gehen selbst am festesten Felsgestein nicht spurlos vorüber. Durch die unaufhörliche Wechselwirkung von Zusammenziehung in der Kälte und Ausdehnung in der Wärme wird das Gestein von feinen Rissen durchzogen und diese werden noch durch die Wirkung des Nachttaues vergrößert: so zerbröckeln selbst wuchtige Felsen. Zu dieser Wirkung der Wärme tritt noch die des Windes hinzu. Der Sandsturm, der gegen die Gesteinmassen wütet, poliert zunächst deren Oberfläche, aber er ist auch imstande, dieselben abzunagen und mit zahllosen feinen Rissen und Schrunden zu bedecken.

Die Beweglichkeit des Sandbodens in der Sahel, auf die ich noch zurückkomme, muß natürlich auch dem Wachstum der Pflanzen außerordentlich hinderlich sein, dazu kommt der ausgesprochene Mangel an Quellen und Brunnen, ohne die das Entstehen von Oasen eine absolute Unmöglichkeit ist. Der dürre Sandboden vermag kaum einige wertlose Salzpflanzen, höchstens noch etwas dürren Thymian, ein paar Disteln und einige stachelige Mimosen zu ernähren. Und doch wagt sich der Mensch in den Sonnenbrand und trotzt den Gefahren, die ihn von allen Seiten umlauern. Der Flugsand füllt zuweilen die Täler (Wadis) aus, gleichsam Sandseen bildend: wehe dem Wanderer, der in einen solch verräterischen Sandsee gerät! Selbst der Bartgeier, der nicht selten diesen Kampf zwischen Natur und Mensch von oben verfolgt, läßt sich nach kurzem Verweilen von seinen gewaltigen Schwingen in die Ferne tragen; er weiß aus Erfahrung, daß der Flugsand sein Opfer vollständig verschlingt und ihm nicht den mindesten Anteil an seinem Raube gönnt. –

Und dennoch hat die Wüste ihren Zweck zu erfüllen im großen Haushalt der Natur: sie bildet den Glutofen, welcher die erhitzten Winde emporsteigen läßt, auf daß sie nach Norden streichen, und, sich dort zur Erde niedersenkend, den Gegenden der Mitternacht die notwendige Wärme und Belebung bringen. Die Weisheit des Schöpfers duldet keinen Überschuß und hat von Anbeginn dafür gesorgt, daß alle Gegensätze und Extreme zu wohltätigem Ausgleich gelangen. –

Eine weitere Wirkung des Windes ist die, daß er auf den weiten sandigen Flächen der Wüste, ähnlich wie am Meeresstrande, Dünen aufwirft, die aber stellenweise mehr Gebirgslinien als Hügelreihen ähnlich sind. So ist der Wind imstande, die Physiognomie der Landschaft umzugestalten. Die kommenden Stunden legten in dieser Hinsicht beredtes Zeugnis ab.

Die Libysche Wüste, politisch das Reich der Senussi, bildet in dem nunmehr überfahrenen Teil eine Art Plateau von 100 bis 150 Meter Seehöhe, ein wahres Sandmeer, in dem die Dünenbildung am großartigsten zum Vorschein kommt.

Karl Zittel, dem wir die beste Kenntnis des Aufbaues gerade dieser Wüste verdanken, sagt über die Libysche Wüste im allgemeinen und die Dünenbildung im besonderen:

„In Abständen von ein bis zwei Kilometer erheben sich die rundlichen Köpfe, in der Profilansicht mit einem sanft und einem steil ansteigenden Gehänge. Im Querschnitt steigt die dem Winde zugekehrte Seite langsam und allmählich an; ihre Oberfläche ist am Fuße, namentlich nach einem Sturme, wellig bewegt, gegen den Gipfel wird die Neigung allmählich steiler; oben ist der Grat haarscharf abgeschnitten. Von da fällt die dem Winde abgekehrte Seite mit so steilem Winkel ab, daß man Stunden, ja halbe Tage lang längs der Dünenkette zu marschieren genötigt ist, um eine Einsenkung aufzusuchen, welche der Karawane das Überschreiten ermöglicht; am schauerlichsten erscheint die Dünenwüste bei heftigem Sturme, dann ist die ganze Luft mit feinem Sande erfüllt, durch förmliche schwarze Sandwolken verdunkelt. Die Dünen

rauchen; ihr Umriß verschwimmt mit der fahlen Luft, alles scheint in Bewegung zu sein. Mit entsetzlicher Gewalt werfen die Windstöße scharfe Sandkörner gegen alle erhabenen Gegenstände, und der Reisende legt sich mit brennendem Gesicht und Händen, vom Staube geblendet, zu Boden und schützt sich durch Decken gegen die Unbill des Samum. Erstaunliche Massen von Sand werden während eines Sturmes von der Stelle bewegt. Auch unterliegt es keinem Zweifel, daß die Dünen ihre Gestalt dem Winde verdanken. Man kann sich leicht überzeugen, wie jede Unebenheit des Bodens, ein Felsblock, ja ein moderndes Kamelgerippe, ein einzelner Busch, Veranlassung zur Aufwerfung eines Sandhügels bieten. Und hat sich ein solcher Neuling einmal gebildet, so treibt der Wind stets frisches Material herbei. Die Sandkörnchen werden an der Windseite angetrieben, in die Höhe geschoben und zuletzt über den Grat hinabgerollt, so den Querschnitt der beginnenden Düne verbreiternd. Nur unter besonders günstigen Vorbedingungen dürften jedoch noch jetzt neuere größere Dünenketten entstehen, denn die bereits vorhandenen bilden natürliche Sammler des Flugsandes und vergrößern beständig ihren Umfang. Mag sich die äußere Gestalt der Dünen im Verlaufe der Zeit etwas ändern, mögen sich kleinere von ihrer Stelle bewegen, durchgreifende Veränderungen scheinen kaum noch vorzukommen. Alle größeren, im Reisegebiet der Libyschen Wüste gelegenen Dünengruppen tragen seit Menschengedenken Namen und werden von den Wüstenbewohnern selbst nach Verlauf von Jahren wiedererkannt. Im großen Sandmeere der Libyschen Wüste hört das vegetabilische und animalische Leben fast vollständig auf. Man kann tagelang wandern, ohne ein dürftiges Wüstengewächs zu erblicken, ohne den Ruf eines Vogels oder das Summen eines Insektes zu vernehmen.“ –

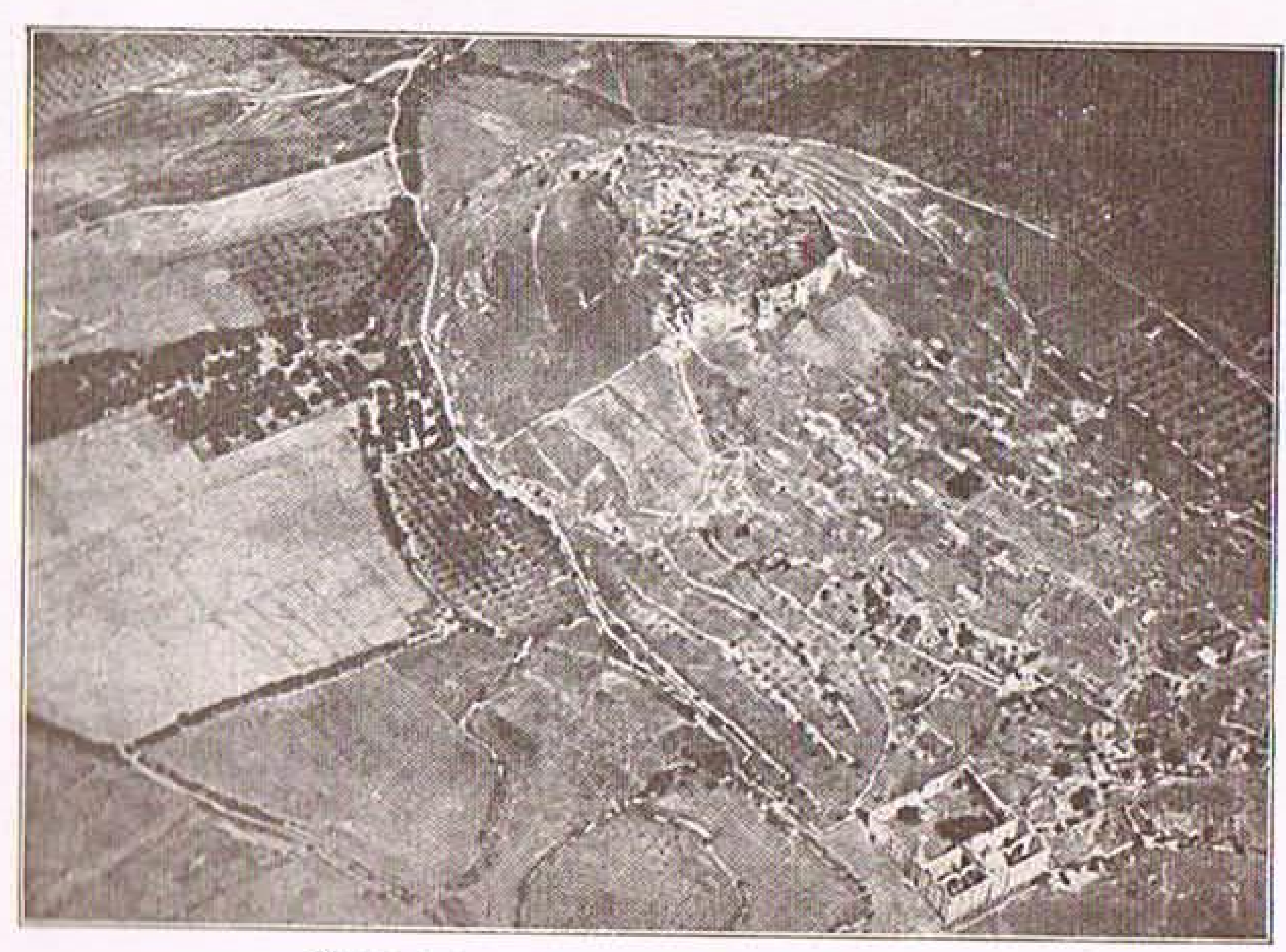
Das Luftschiff hat inzwischen die Küste längst überschritten. Die Libysche Wüste dehnt sich in ihrer Unendlichkeit aus. Nach Sonnenaufgang bot das Wüstenbild mit seiner eigenartigen Farbentönung einen großartigen Reiz. Die grellen Töne des Sandbodens, die großartige Totenstarre der überflogenen Landschaft erwecken nachgerade das Gefühl, als ob man auf einen anderen Planeten versetzt worden wäre.

Die Luft wird immer schwüler. Obwohl die Sonne bald von einem feinen Staubschleier verhüllt wurde, so daß sich der Schatten des Luftschiffes vom Wüstensand kaum merklich abhob, brannten ihre Strahlen doch mehr als bei uns an einem Sommernachmittag.

Jambol, Stadt mit Sandschwindungen



Smyrna, Hafen



Ajasoluk, das alte Ephesos (Seldschukenburg)

Nach vierstündiger Wache in der Wüste klagten die Kameraden, die Seiten- und Höhensteuer bedienten, über starkes Flimmern der Augen; einige wurden sogar von Kopfschmerz befallen.

Das waren ja die ersten Symptome des Wüstenwahnsinns! Die Aufregungen und Gefahren der Wüste, das gleichmäßige Schaukeln des Kamelschrittes, die trockene Hitze, die Eintönigkeit der Wüstenlandschaft, die ermüdend auf die menschlichen Sinne wirkt, endlich die Schlaflosigkeit: das alles und noch manches andere erregt die Nerven in so hohem Grade, daß nicht selten bei Menschen mit schwachen Nerven Sinnesstörungen auftreten. Wenn die angedeuteten Symptome in Erscheinung getreten sind, sehen die Wüstenreisenden oft plötzlich in der Ferne bewaffnete Reiter auftauchen, hören liebliche Musik, süßtönendes Saitenspiel, dem Gesang der sagenhaften Sirenen gleich. Diese Erscheinungen, welche der Wüstenwahnsinn zeitigt, haben mit den Luftspiegelungen einer Fata Morgana nichts zu tun. Die süße Musik findet ihre Erklärung zum Teil in den tönenden Sanddünen, ähnlich dem „Glockenberg" auf der Halbinsel Sinai. Alles das ist weiter nichts als eine Folge von Halluzinationen. Das beste Gegenmittel ist Schlaf, wonach dieses Übel ebenso schnell zu verschwinden pflegt wie es auftaucht. –

Die Fahrt über der Wüste mit südöstlichem Kurs vollzog sich in 700–1000 Meter Höhe anfangs recht ruhig, und ein Wind aus Nordnordost brachte unser Luftschiff rasch vorwärts.

Die fast genau Nord-Süd verlaufende Fahrt führte aus dem spätherbstlichen Wetter Europas in die Tropen Afrikas. Ganz abnorme Temperaturunterschiede traten während der Fahrt auf, welche die Führung und Handhabung des Luftschiffes außerordentlich erschwerten. Während beim Aufstieg in Jambol vier Grad Celsius in Höhe 600 herrschten, machte sich bis jetzt bereits eine Steigerung bis zu 20 Grad bemerkbar. Die Temperaturunterschiede zwischen Gas und Außenluft beliefen sich zeitweise auf zehn Grad, so daß Gasverluste in Erscheinung traten, die wiederum zur Ballastabgabe (bisher 900 Kilogramm) zwangen.

Sobald es draußen wärmer wird, dehnt sich das Gas in den einzelnen Zellen infolge der höheren Temperatur ganz erheblich aus. Zunächst füllen sich die Ballonetts ganz prall, und das dann noch überschüssige Gas sucht sich durch die Überdruckventile seinen Weg nach außen. Das Schiff brummt alsdann wie eine zornige Biene. Dieses beifällige Brummen – das natürlich nur bei abgestellten Motoren vernehmbar ist – macht einem das Luftschiff beinahe zu einem lebenden Wesen, das man liebgewinnt. Nur jetzt galt

diese Erscheinung als weniger angenehm, mehr denn je galt es heute, mit dem Gasvorrat Haus zu halten. Aber die Atmosphäre läßt sich keine Vorschriften machen. –

Mittlerweile ist der Sittrahsee erreicht, den eine Einsenkung der Libyschen Wüste südöstlich der Oase Siuah (Siwa) birgt. Steuerbord liegen zwei kleine Oasen. Das kobaltblaue Wasser des Wüstensees ist im Norden mit pittoresken Felspartien eingefaßt, während am West- und Ostgestade Gruppen smaragdener Palmen emporragen. Über dem blauen Wasserspiegel stiegen große Schwärme wilder Enten auf, die sich in ihrem Idyll durch den Riesenvogel in ihrer Ruhe gestört fühlten.

Über mächtige Dünenfelder hinweg ließ der Kommandant von hier die Oase Farafrah ansteuern. Der Höhenmesser zeigte 600 Meter; nach oben schien es wärmer zu werden. Jedem Gasverlust mußte durch geschickte Intervention des Höhensteurers entgegengewirkt werden; und auf diesem Gebiete war der „Delag"-Luftschiffer Grußendorf ein Meister.

Über einer tafelförmigen Hochebene, voraus von zwei Djebeln begrenzt, konnte sich das nur an Gelb gewöhnte Auge bald an einer wenn auch dürftig grünenden Hammadaregion erfreuen. Das Gesichtsfeld wurde mehr wirr und steinig; dem fahlen Gelb wich bald ein kalkartiges Weiß. L 59 war über eine Hammada mit Kalksteingewirr gelangt. Ein merkwürdiges Labyrinth schneeweißer Kreideblöcke breitet sich aus. Doch ist dieser Wirrwarr nur ein scheinbarer: die Hammada bildet eine versteinerte Siedelung an dieser Stelle und nimmt phantastische Formen an, die an ein gigantisches Gipsfigurenkabinett erinnern.

Eine unermeßliche, mit Blöcken, Trümmern und Splittern von weißem Gestein bedeckte Fläche; meilenweit fährt unser Luftschiff darüber hinweg und nähert sich einer höher gelegenen Terrasse, auf der wieder Hammada herrscht. Aber bei dem Übergang der mannigfaltigen Terrassen befinden sich ganz merkwürdige Inselberge, Kalksteinblöcke, die wie riesige Finger gen Himmel ragen. Diese werden „Zeugen" genannt; sie sind aber auch wirklich Zeugen geologisch dahingegangener Epochen. Gewaltige, elementare Niederschläge scheinen hier formbildend gewirkt zu haben.

Das Gelände flacht bald wieder ab. Riesige Parallelketten nach Südsüdost gelagerter Dünen beleben das Landschaftsbild; sie scheinen geradewegs mit L 59 wandern zu wollen.

Um zwölfundeinhalb Uhr mittags tauchen voraus plötzlich die einförmigen Mauern eines Kasrs, umsäumt von Palmen, auf.

Das ist die Oase Farafrah mit ihrem Kasr. Farafrah bildet eine Depression von mehreren hundert Kilometern, man muß hier eine weitere und eine engere Oase unterscheiden. Bewohnt sind nur die Plätze Farafrah und Schich Mursuk. In den zerstreut liegenden Gärten ragen Palmen und Olivenbäume malerisch empor. Gepflegtes Ackerland wechselt mit Teichen und Ödländereien. Die Feld- und Gartenkultur erscheint am üppigsten an den Farafrah zugekehrten Randteilen. Das hat seinen Grund darin, daß die entlegeneren Teile der Anpflanzungen gern den Plünderungen räuberischer Beduinen ausgesetzt sind, während der unmittelbar benachbarte Anbau auch mit einiger Gewißheit dem Besitzer die Ernte gewährleistet.

Aus der Vogelperspektive gesehen, heben sich von dem blendendweißen Wüstenrahmen hier besonders das Kasr und die Palmengärten ab. Das süße Grün der Palmen und Oliven nimmt das Auge nach all der durchfahrenen grellen Eintönigkeit vollkommen gefangen.

El Kasr ist der arabische Name für Schloß oder Burg und ist von dem lateinischen „Kastell" abgeleitet. Die alten Römer drangen weiter in die Wüste vor, als man gemeinhin anzunehmen pflegt. Dabei kann aber nicht immer auf römischen Ursprung geschlossen werden: in jener Zeit, als die kriegerischen Horden der Kalifen über die Landenge von Suez stürmten, ergoß sich eine wahre Völkerwanderung über die Wüste. Damals wurde in stiller Oase oder im einsamen, sicheren Warr manches Bauwerk errichtet, später aber wieder verlassen, so daß es nun oft vom Flugsande bedeckt wird oder in Trümmern liegt. –

L 59 bewegte sich von nun an auf den Spuren des berühmten deutschen Afrikaforschers Gerhard Rohlfs, der am 31. Dezember 1873 unter anderem auch dem Kasr Farafrah einen Besuch abgestattet hat, über den er sich wie folgt äußert:

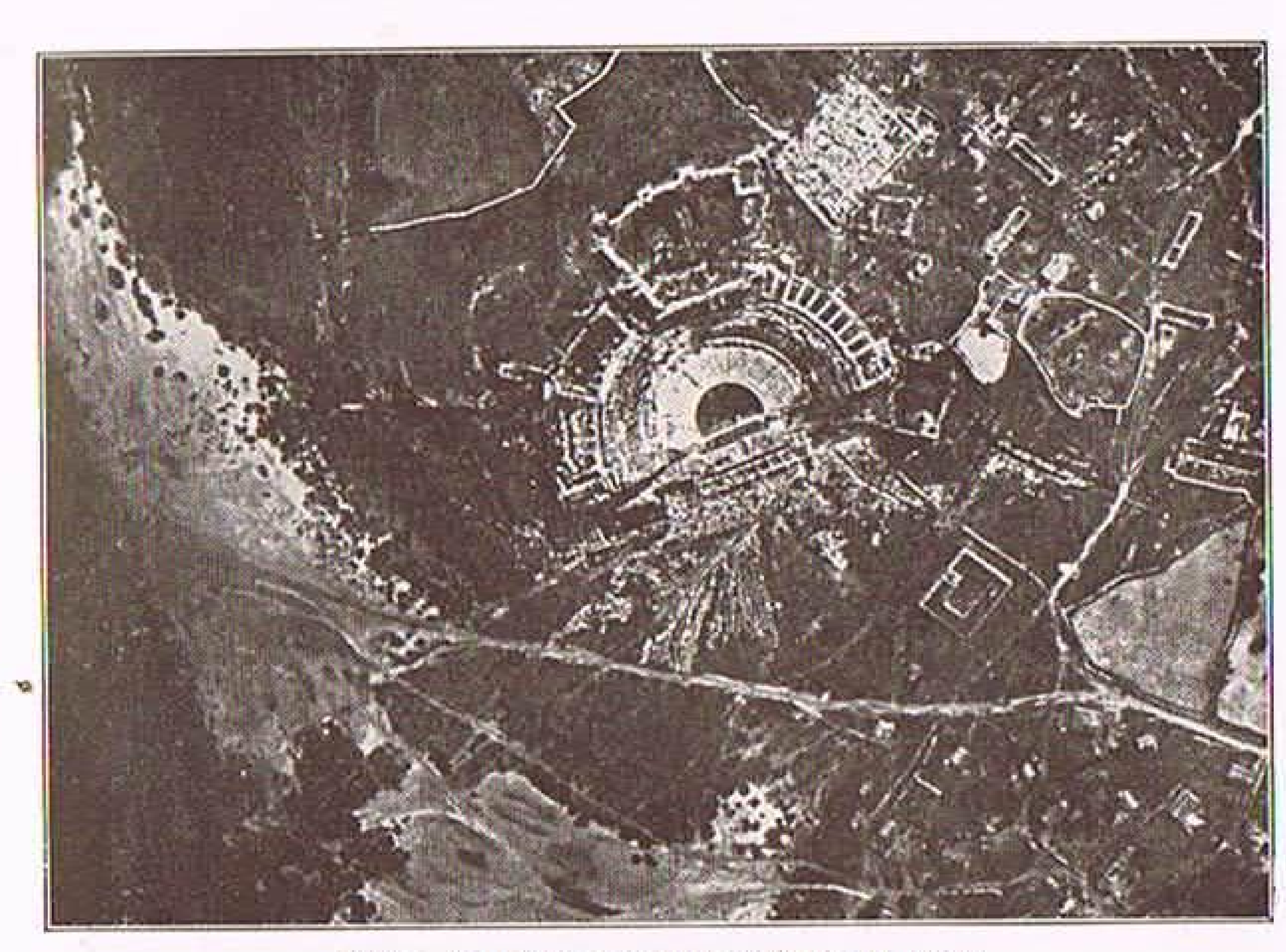
„Am Morgen nach unserer Ankunft (in Farafrah) besuchte ich das Kasr. Es gelang mir gewissermaßen durch Überrumpelung hineinzukommen, indem ich den Scheich Abdallah mit der natürlichsten Miene der Welt aufforderte, mich zum Kasr zu begleiten, da ich das Innere desselben zu besehen wünschte. Ganz als ob sich das von selbst verstände! Und richtig, der Schlüssel wurde gebracht und ehe ich es gedacht hatte, war die schwere Tür erschlossen. Kasr Farafrah, das ist das Kastell, ist ein unregelmäßiges Viereck mit etwa 30 Fuß hohen Mauern und Seiten, von denen jede etwa 500 Fuß Länge hat. Um das Kastell herum

liegen die Wohnungen, und südwestlich davon liegt die Kapelle des Scheichs **Mursuk**. Die Konstruktionen des Kasrs sind unten aus Bruchsteinen gebaut, während von Manneshöhe an nur ungebrannte Tonziegel benutzt sind. An antiken Ursprung dieser Mauern ist nicht zu denken. Im Innern ist ein Gewirr von schmalen Gängen, die überbaut sind und hier und da auf einen sehr kleinen freien Platz münden. Auf die Gänge münden die Kammern der Einwohner, durch eine Tür aus Palmbalken verschlossen. Jeder Einwohner hat eine solche Kammer, welche in gewöhnlichen Zeiten als Vorratskammer benutzt wird, in die er sich aber selbst in Zeiten der Gefahr, das heißt, wenn Farafrah von Araberrazzien heimgesucht wird, zurückzieht. Da dies Kasr auf einen Hügel gebaut ist, so ziehen sich die Gänge nach oben zusammen. Ganz oben kommt man auf eine unregelmäßige Plattform, von der aus hinter rohen Krenelierungen die umliegenden Häuser verteidigt werden können.

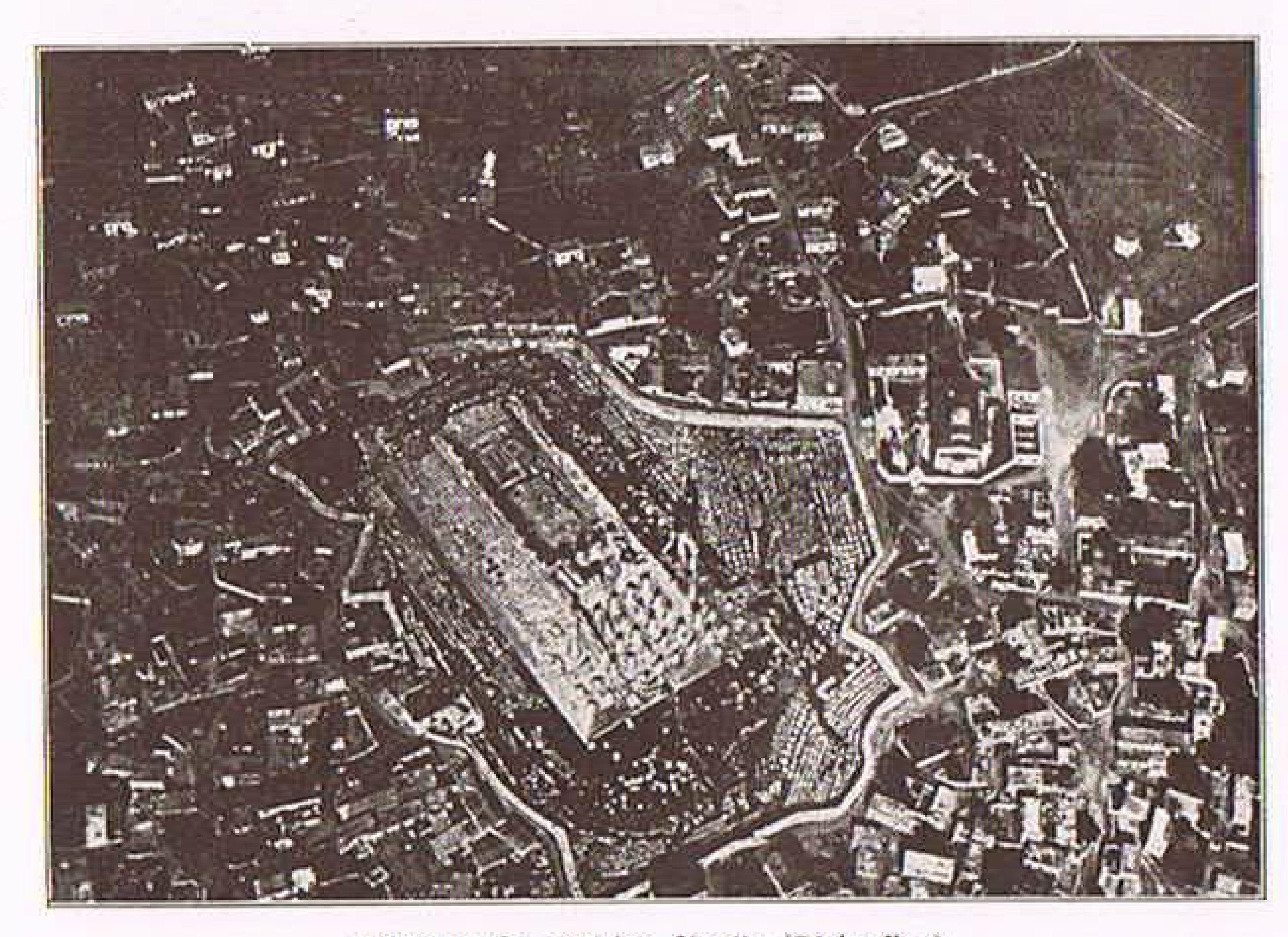
„Im Innern sind verschiedene Falltüren, um etwaige schon eingedrungene Feinde an weiterem Vordringen zu hindern, und in einer nach Nordwesten gelegenen Abteilung ein ziemlich tiefer Brunnen, der durch den Fels gearbeitet ist. Die Einwohner sagten sogar, der Brunnen sei 3000 Fuß tief, aber das daneben liegende Palmtau, offenbar zum Herablassen des Eimers bestimmt, konnte nach meiner Schätzung nicht länger als 50 Fuß sein. Sie wollten nicht leiden, daß ich einen Stein hinabwürfe, wollten auch nicht Wasser heraufziehen, indem sie sagten, der Brunnen sei verschüttet. Aber das war offenbar eine Lüge, wahrscheinlich fürchteten sie sich vor irgendeiner Zauberei. Übrigens scheint **Cailliaud** der Meinung zu sein, daß der Brunnen, den er für antik hält, eine Zisterne sei, denn er sagt: der Brunnen (im Kasr Farafrah), welcher sich in der Mitte befindet, ist teilweise mit Holz bedeckt und durch den Felsen gearbeitet; er scheint viel Wasser zu fassen: die Einwohner betrachten ihn als einen Schatz und achten wohl darauf, daß er stets mit Wasser gefüllt sei, in Rücksicht auf den Fall, wo sie gezwungen sein sollten, sich in der Feste einzuschließen und eine Belagerung durch die Beduinen auszuhalten.“ –

Farafrah verdankt seinen Namen dem im Garten des Klosters der Senussi gelegenen Sprudelquell; denn „Farfar“ ist der Sprudelquell. Diese Quelle belebt die gesamte Vegetation dieser Oase.

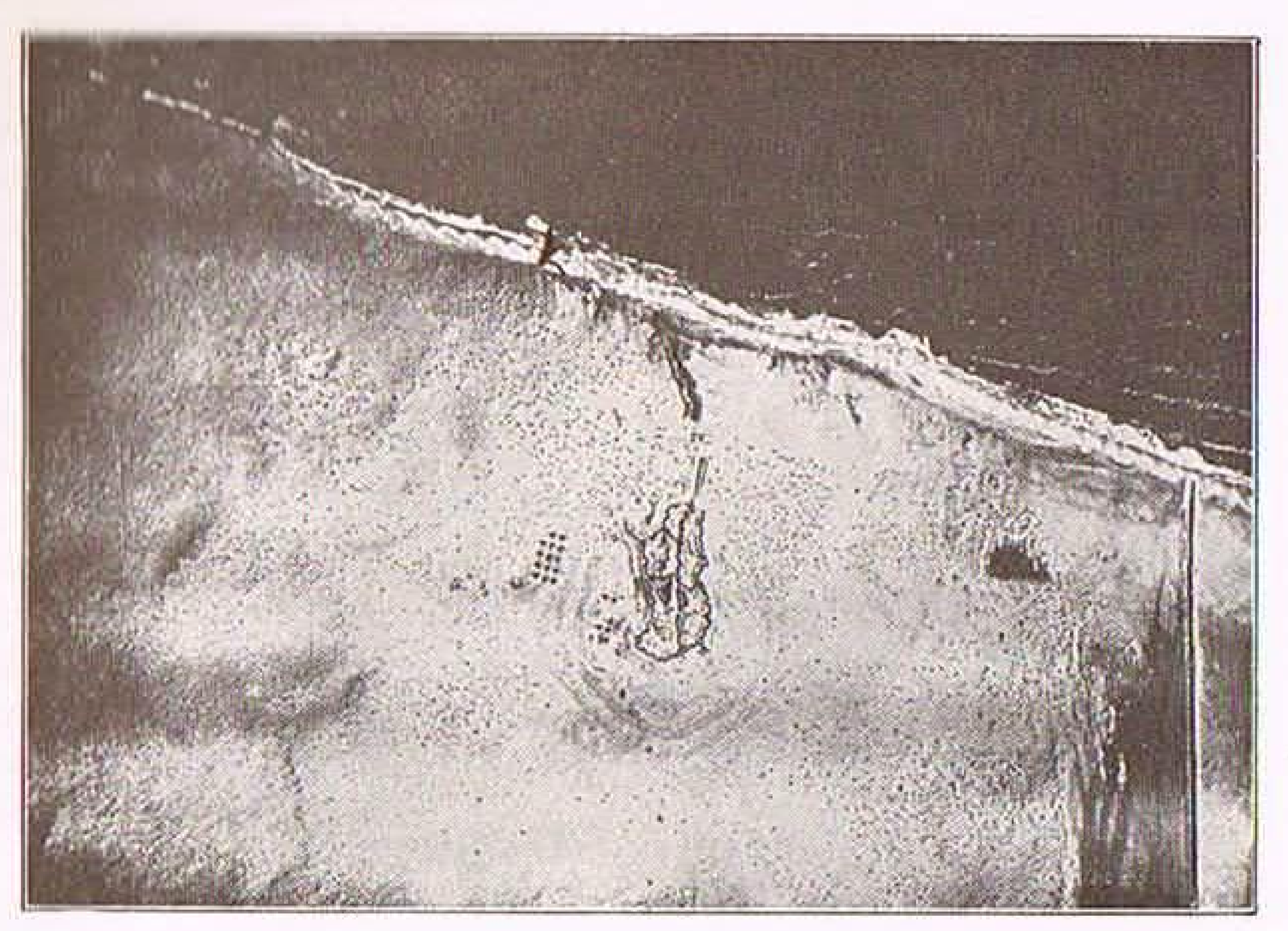
Die Oasen verdanken ihre Fruchtbarkeit nicht direkt dem Regen, sondern den unterirdischen Gewässern. Für die Libysche Wüste ist der Lauf derselben annähernd festgestellt. Hoch oben in der



Milet: Amphitheater (links Mäanderflußtal)



Didyma: Tempel des Apollo (Kleinasien)



Mittelmeerküste „Im Angesicht der Wüste"



Gegen Palmen vordringende Wüstendünen (Zeltlager)

regenreichen Zone von Zentralafrika sind die Quellen jener Grundströme zu suchen, die, dem menschlichen Auge unsichtbar, unter dem Wüstensand nach dem Mittelmeer streben, aber in einem gewaltigen Reservoir unter der Sahara festgehalten werden.

Die Senussi, die in Farafrah den Ausschlag geben, sind jene fanatisch-mohammedanische Religionsgesellschaft, die im Westen des Nils, in den Oasen der östlichen Sahara eine Erneuerung des Islam herbeiführen wollen. Sie schlossen sich im Weltkriege dem türkischen Sultan als dem Beherrscher aller Gläubigen und somit Deutschland an. Eine starke Partei unter den Senussi betrachtete dies als einen Abfall von ihren Grundsätzen und richtete ihr Verhalten danach ein. An der Palästinafront ging den Türken sogar die Suezschlacht verloren, weil man sich zu sehr auf das Einsetzen der Senussi verlassen hatte. Die Engländer dürften aber gleichfalls wenig Freude an diesen Fanatikern erlebt haben, denen Tag für Tag eingepaukt wird: „Die Christen sind so schlimm wie die Teufel, weil sie Söhne des Teufels sind!" –

Farafrah liegt jetzt hinter dem Luftschiff. Tief unten schneidet sich aber die Einsenkung der Depression noch weit in die Wüste. Bald treten wieder „Kalkzeugen" auf und gemahnen daran, daß die Sahara wieder ihre Rechte geltend macht. Inmitten eines Wadis, das auf der einen Seite von Dünen und auf der anderen von Kalkfelsen gebildet wird, entschwindet mit dem dort liegenden Bir Dikker („Brunnen der männlichen Palme") das letzte Grün jenes Oasendistriktes.

Die ungehinderte Sonnenstrahlung in den Nachmittagsstunden und die Reflexe über der Wüste riefen starke Vertikalböen hervor, die das lange Schiff zu beträchtlichem Stampfen brachten; L 59 arbeitete wie ein Seeschiff im Sturm.

Die bisher für das Luftschiff in Frage gekommenen Böen sind in ihrem Auftreten und ihrer Stärke nur von der Windgeschwindigkeit und nicht von der Tageszeit und Witterung abhängig. Die Sonnenböen treten dagegen nur auf, wenn der Boden sich erwärmt. Besonders stark tritt die Erwärmung auf, wenn nach einer kühlen Nacht die Sonne im Laufe des Vormittags höher und höher steigt. Das trockene Land erwärmt sich dabei bedeutend besser als alles andere, was besonders für die Wüste gilt. Die so erwärmte Luft steigt in die Höhe und fällt über den kälteren Luftschichten wieder herunter.

Aber auch die Wirkung der trockenen Hitze auf die Gaszellen war bisher noch nicht bekannt: sie knisterten und arbeiteten in dem

unruhigen Schiff so stark, daß die Überdruckventile des öfteren jenes Brummen des Schiffes herbeiführten, das nunmehr wieder mit einer Abgabe von 100 Kilogramm Ballast beschworen werden mußte.

Teile der Besatzung klagten wieder über Unwohlsein, doch blieb alles von den Auswirkungen des sogenannten Wüstenwahnsinns verschont. Der Schlaf hat sich bei einsetzendem Flimmern der Augen in diesem Zusammenhange gut bewährt. Die Verschiebungen in der Wachroutine ließen sich ja durch die widerstandsfähigeren Teile der Besatzung immer wieder ausgleichen.

Eine völlig trostlose Szenerie eröffnet sich hinter dem Bir Dikker: kein Fels, kein Berg, kein Grün – Dünen, nichts als Dünen. Diese Hügelketten erreichen hier eine Höhe von mindestens 100 Meter, und das Gesamtbild erinnert, von oben gesehen, an das wogende Meer, allerdings in riesigeren Ausmaßen.

In der See werden diese Erscheinungen durch eine Ansammlung von Tropfen hervorgerufen; in der Wüste führt ein Meer von Sandkörnern die wogende Bewegung herbei. Das eine hat vor dem anderen nur die Schnelligkeit voraus.

Die wandernden Dünen begraben nicht selten ganze Oasen, um sie später wieder freizugeben. Man kann sagen, daß die Dünen der Libyschen Wüste in zehn Jahren ungefähr zwei Kilometer weiter wandern. In Deutschland kann man die Dünenwanderung am Kurischen Haff sehr schön beobachten.

Jegliche Orientierung zu Lande hört hier vollständig auf. Zwar läuft auf den mitgenommenen Karten von Farafrah zur Oase Dachel eine sehr deutlich eingezeichnete Karawanenstraße; aber von dieser ist auch nicht das geringste zu entdecken, selbst das bewaffnete Auge vermag in dieser Hinsicht nichts auszurichten. Der wandernde Sand verweht alle Spuren, so daß man sich also lediglich auf die Seele des Schiffes, den Kompaß, verlassen konnte.

Und richtig: voraus, tief unten, bewegte sich ganz plötzlich in anmutigen Serpentinen eine Karawane. Die bisher rhythmisch verlaufende Linie löste sich beim Herannahen des Zeppelins mit einem Male in chaotisches Durcheinander auf. Die Treiber hatten alle Mühe, die Karawanenordnung wiederherzustellen. Der große Vogel der Lüfte hatte es allen angetan. Erst nachdem die Karawane von unserem Luftschiff weit überholt war, schien Ordnung in den wandernden Wirrwarr zu kommen. Der Scheich war wieder an der Spitze, und die Söhne der Wüste gaben wieder das monotone Geleit. Wie ein wandelnder Traum entschwindet achteraus der Wüstentransport.

Weiter hinten leuchtete es in der Wüste wieder schneeweiß auf: über ein meilenweites Feld von kleineren und kleinsten Kalkhügeln gelangte L 59 wieder in eine Region bizarrer Hammada. Der ohnehin schon überhitzten Phantasie fiel es nicht schwer, darin eine versteinerte Stadt zu erblicken. Die Natur hat hier ein Felslabyrinth von ganz sonderbaren Formen geschaffen. Immer wuchtiger und schroffer entwickelte sich die überfahrene Wüstenlandschaft.

Mit dem wildromantischen „Bab el Cailliaud" ist die höchste Erhebung der Libyschen Wüste zwischen Farafrah und Dachel mit 444 Meter, gemäß Karte, erreicht. Die Sichtigkeit der Wüstenluft läßt das bizarre Formgebilde der Hammada noch weit größer erscheinen als es wirklich ist. Die Konturen des Labyrinthes erscheinen haarscharf, der Mangel an Vegetation läßt die Formen der organischen Natur schärfer als gewöhnlich hervortreten.

Um dreiundeinhalb Uhr nachmittags kam die Oase Dachel hinter dem „Bab el Cailliaud" zum Vorschein. Grünende Palmenhaine, krummlinige Äcker, dazwischen wieder öde Sandflächen und dann die „Stadt" Dachel tauchten hintereinander auf. Im Hintergrund das gewohnte Bild: unendliche Sandflächen, aus denen ganze Ruinenfelder im Gesichtskreis der Oase hervorragen.

Die Oasenstadt Dachel macht von oben betrachtet als Wüstensiedlung einen bedeutenden Eindruck. Viele Häuser weisen sogar mehrere Stockwerke auf, was inmitten der Wüste immerhin schon was bedeuten will. Mehrere Moscheen und ein Senussikloster bilden die markantesten Punkte der Oasenstadt. Die Straßen und Gassen sind krumm und regellos angelegt.

Auf dem platten Dache des Senussiklosters scheint Ausschau nach dem fliegenden Ungeheuer gehalten zu werden. Was mochte wohl der Aberglaube dieser Fanatiker aus dem Luftschiff gemacht haben? In die grün Beturbanten kam Bewegung: alles lag plötzlich mit dem Kopfe nach Osten gewandt. Dort liegt Mekka, offenbar suchten die Erneuerer des Islam, fromme Koransuren stammelnd, ihr Heil bei Allah. –

Westlich von Dachel liegen die Ruinen von „Der el Hedjar", Reste eines altägyptischen Tempels, der im ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung erbaut worden ist. Umsäumt ist dieses uralte Bauwerk von den Ruinenfeldern der alten Stadt Hes-ab. Südlich davon ragt eine weiße Felswand wie ein messerscharfer Grat empor. Und schon treten wiederum „Zeugen" auf, daran gemahnend, daß sich unser Luftschiff bereits am Rande der Wüste befindet.

Mit dem Verlassen der Oase Dachel breitet sich, so weit das Auge reicht, ein Gewirr von Dünen aus. Sand, Sand, nichts als Sand. Banges, drückendes Schweigen lagert über der trostlosen Öde. Nur einige Wüstengeier kreisen, aufgescheucht durch das Luftschiff, über dem Dünenmeer.

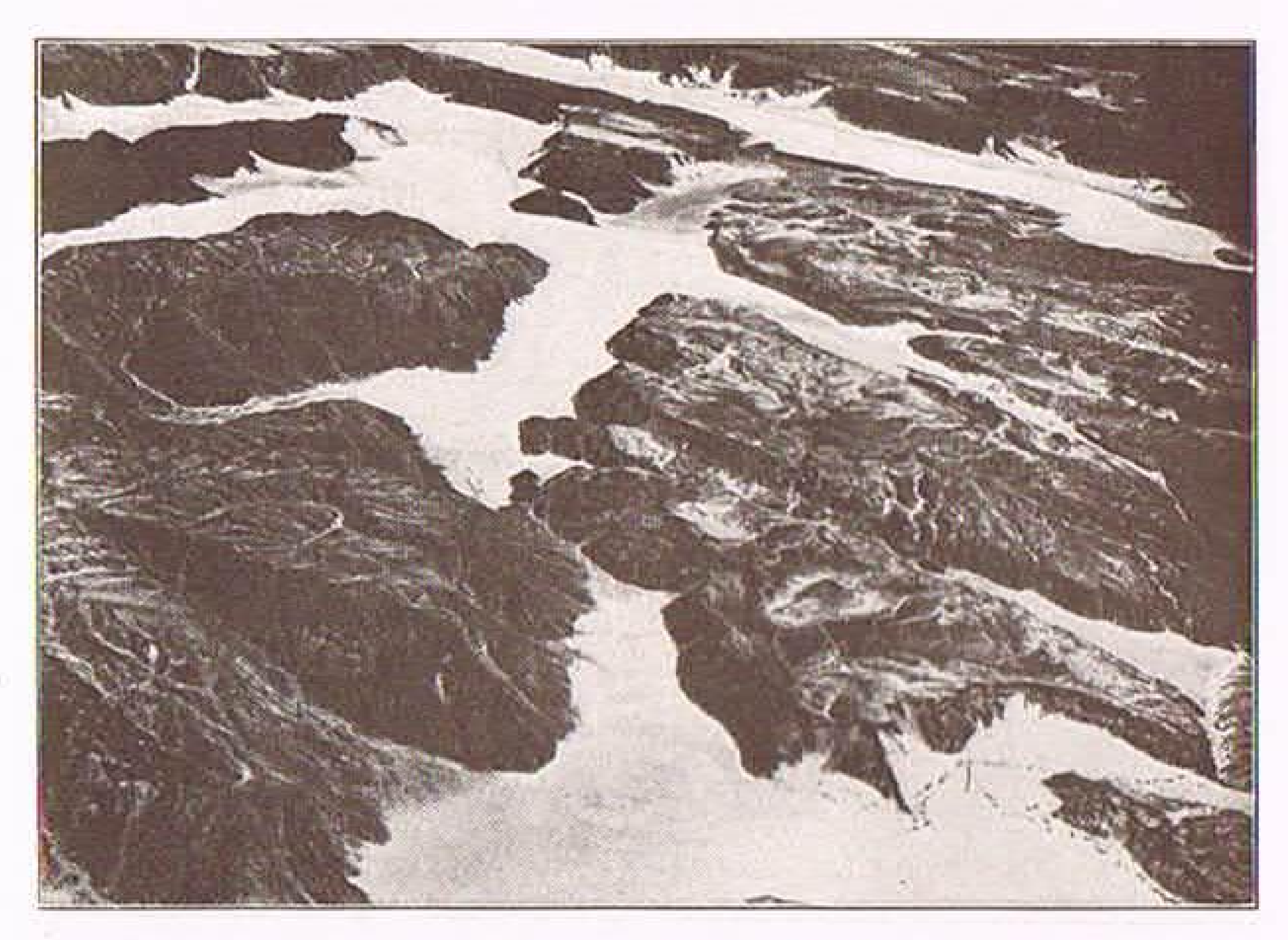
Auch achteraus ist bald jedwede Vegetation verschwunden. Stundenweit ziehen sich Sahel und Ghud in ihrer großartigen Einförmigkeit dahin – nichts, gar nichts, woran sich das Auge anklammern könnte, bieten sie, auch nicht die leiseste Spur von Leben, ein überwältigendes Bild der Unendlichkeit und Leere. Da muß ja unwillkürlich der Seele der Ruf entquellen: Nirgends fühlt sich der Mensch so klein und verloren, und doch wiederum nirgends so stark und gehoben, als im Kampfe mit dieser hilflosen Verlassenheit im leblosen, scheinbar unbegrenzten Raume! –

Wie muß es aber erst hier aussehen, wenn sich der Samum erhebt! Dann werden die Sandrinnsale von Windstößen durchbraust, die den Sand in die Höhe wirbeln, so daß dieser mächtige, scheinbar bis gen Himmel reichende, rauchende Säulen bildet, die – ein schaurig-schönes Schauspiel – Riesengestalten gleich, wie wilde Furien die vielen Wadis durchtanzen, um plötzlich wieder schnell zu verschwinden, als hätte der Geist der Lüfte sie entführt. Wehe dem Wanderer, der in diesen Regionen vom Sturme der Wüste überrascht wird! –

Die hohen Temperaturen waren eine ernste Probe für Motore und Getriebe, denen ja auch der bis zur Fahrthöhe hinaufreichende feine Wüstensand gefährlich sein mußte. Durch die dauernde starke Schräglage, mit der am Tage und des Nachts gefahren werden mußte (um die durch die großen Temperaturschwankungen hervorgerufenen Gewichtsdifferenzen dynamisch auszugleichen), ergab sich außerdem eine recht ungleichmäßige Beanspruchung der Motoren.

Bald hinter der Oase Dachel fiel infolge Bruchs des Getriebegehäuses der vordere Propeller aus und mit ihm auch der Sender der Funkenstation. Unabhängig davon konnte natürlich der Empfang der Funksprüche mittels der Empfangsapparatur weiter fortgesetzt werden.

Die bisher aufgenommenen Funksprüche erstreckten sich meist auf Wettermeldungen, deren Gültigkeitsbereich aber jenseits der Landenge von Suez lag. Mehr interessierte daher der Pressedienst der Großfunkenstation Nauen, welcher bisher regelmäßig aufgenommen wurde. Die Nauener Wellen orientierten die

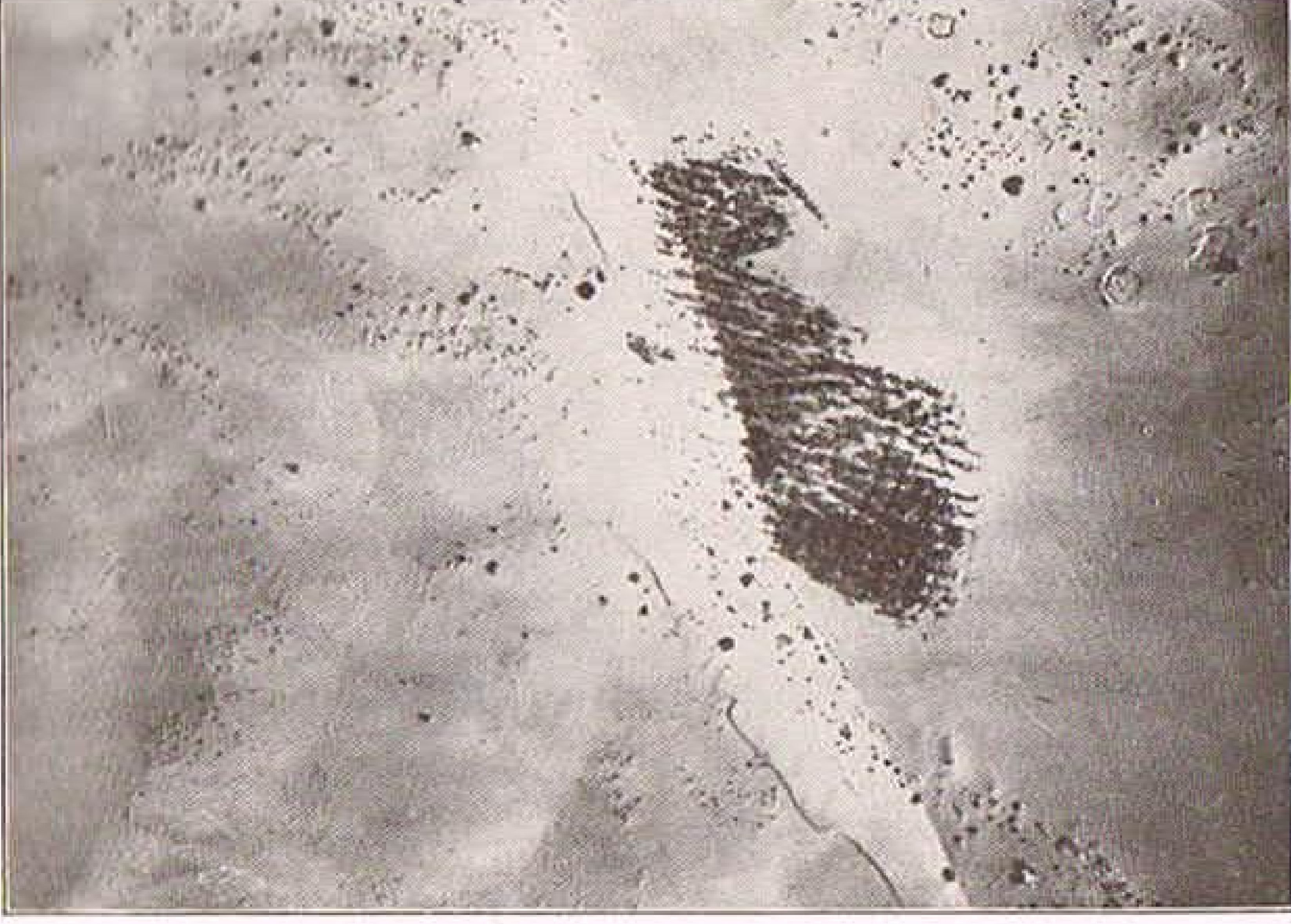


„Warr"-Region in der Wüste (Sandrinnsale)



Inselberg in der Wüste (Wadibildung)





Palmen am Rande der Oase („Ghud“-Region)



„Djebel“-Formation in der Wüste

Besatzung bis in das Herz von Afrika hinein über die Vorgänge auf dem italienischen Kriegsschauplatz.

Während deutsche und österreichische Kampfverbände gerade der Piave zustrebten, näherte sich L 59 dem Nil. Der Kompaß allein wollte dem Kommandanten nicht genügen, denn gänzlich unbekannte Regionen wurden auf dieser Odysseusfahrt nunmehr durchquert, und da bilden Flußläufe stets beruhigende Wegweiser. Selbst durch Wolkendecken zeichnen sie sich als dunkle Streifen ab.

Nicht lange darauf überschritten Luftschiff und Besatzung den Wendekreis des Krebses. Mit ihm war nunmehr die eigentliche tropische Zone gewonnen, die sich von hier bis zum Wendekreis des Steinbocks erstreckt.

Diese beiden Wendekreise gehen durch alle Punkte der Erdoberfläche, in denen die Sonne einmal während des Jahres im Zenit steht. Zwischen ihnen gibt es keine Jahreszeiten. Tag und Nacht sind stets einander gleich. Die Dämmerung ist, wie gesagt, kurz. Die Nacht tritt rasch ein, ebenso schnell bricht der Tag an. Die Luft ist meist feucht, daher sieht der Himmel nicht blau, sondern weißlich aus. Regen fällt nicht selten unter heftigen Gewittererscheinungen. Die Passate, die hier wehen, sind trockene Winde; nur an Gebirgswänden, an denen sie in die Höhe streichen, lassen sie Regen fallen. Das gleiche gilt auch von den Sandstürmen. —

Die Nähe des felsbesäumten Niltales bewirkt, daß Ghud und Sahel hier allmählich in Hammadaregion übergehen. Von Nordwesten nach Südosten windet sich nun zickzackartig unter dem Luftschiffe ein Terrassengebirge entlang. Meilenweit bilden die einzelnen Schichtenglieder dieser Felsszenerie langgestreckte Ebenen, über die sich wiederum jüngere Schichten treppenartig erheben. Durch Vorposten vereinzelter Zeugen kündet sich jede Steigerung des Treppenplateaus an. Diese bizarren Felskappen gleichen einander wie ein Ei dem andern und ähneln auffallend einem Panzerturm.

Inmitten des sanften Erglühens der Abendröte wandelt ganz plötzlich eine langgestreckte Wolke reinsten Purpurs voraus. Kein Schleier von Auroras flatternden Gewändern! Das Phantom bewegt sich in Höhe des Luftschiffes, in der sich aber kein Lüftchen zu regen schien. Äffte hier eine Fata Morgana den Segler der Lüfte? Inzwischen ist L 59 der Wolke nähergekommen. Und siehe da: ein Zug rosenfarbener Flamingos streicht durch die Lüfte, offenbar ihren Lieblingsplätzen, den Nilsümpfen, zustrebend. Der Ägypter spricht mit Stolz von diesen „Rosenwolken“ seiner Heimat,

die frühmorgens und des Abends — besonders im Raume des Nildeltas — mit dem Purpur des Sonnenballs zu wetteifern pflegen. Diese verirrte „Rosenwolke“ ließ aber auch erkennen, wo der Nil zu suchen war. Leider brach nun schlagartig die Dämmerung an.

Die Sonne sinkt. Rasch breitet die Nacht ihre düsteren Schleier über das unwegsame Gebiet und zündet Tausende von Kerzen am Himmelszelt an. Im Osten färbt sich der Horizont in fahlen Tönen. Und am Himmel tauchen schemengleiche Gestalten auf mit bleichen, geisterhaften Gesichtern.

Der Sonnenuntergang, der mit rasender Geschwindigkeit von dem Dunkel der Nacht abgelöst wird, bedeutet für den Bewohner dieser Gegenden das Signal für die heilige Fat'ha, das Vaterunser der gläubigen Moslem. Wie viel Tausende mögen unten am Nil gekniet haben, mit dem Gesicht gen Mekka gewandt, während ihre Lippen murmelten:

„Im Namen Gottes, des Allbarmherzigen! Lob und Preis dem Allerbarmer, dem Herrn der Welt, der da herrschen wird am Tage des Gerichts! Dir wollen wir dienen, nur dir allein, auf daß du uns den rechten Weg führest, den Weg derer, die deiner Gnade sich freuen, und nicht den Weg der Irrenden, über die du zürnen wirst am Tage des Gerichts.“ —

Der von der Oase Dachel eingeschlagene Südsüdostkurs hatte sich also doch nicht als irrig erwiesen. Mit der Annäherung an das Niltal machte sich gleichzeitig eine beträchtliche Temperatursteigerung bemerkbar, so daß das Schiff wieder Gas abblies.

Der Nil, der zweitlängste Strom der Erde, wurde mit Wadi Halfa tatsächlich gefunden. Da lag der biblische Fluß im süßen Schlummer der Nacht, in S-förmigen Krümmungen hingebettet. Jetzt hebt sich aus dem Dunkel der zweite Nilkatarakt ab, ein Meer von niedrigen Klippen, die der in Tausende von Rinnsalen gespaltene Strom durchrauscht. Wie träge, schlafende Riesen heben sich die Bergwände des Niltales aus den Schatten der Nacht.

Die Lichter des Dorfes Wadi Halfa blitzen herauf wie winzige Fünkchen eines am Nil zerstoßenen Lagerfeuers.

L 59 kreuzte weit über den Katarakt hinweg ins östliche Uferland des Nils.

Mit Wadi Halfa beginnt auch der Sudan, das ehemalige Reich des Mahdi. Unter der Devise: „Glaubenseinheit und Gleichheit des Besitzes“, durchzog im Anfang der achtziger Jahre der Prophet Mohammed Achmed mit Feuer und Schwert den Sudan. Es gelang ihm sogar, im November 1883 die ägyptische Armee vernichtend zu schlagen. Im Jahre 1885 hatte der Mahdi den ganzen Sudan bis zum zweiten Katarakt in Händen, der beinahe zwei Jahrzehnte noch unter dem Terror der Nachfolger jenes Kalifen stand, bis die Engländer endlich den Mahdisten ein Paroli setzten.

Von Wadi Halfa aus ließ Bockholt den 30. Längengrad — mit Generalkurs Neu-Dongola — ansteuern. Mit dem Verlassen des Niltales gingen dem Auge die letzten Richtpunkte wieder verloren. Schwarze Nacht umfing das Luftschiff, das gleich einem Gespenst durch die Lüfte huschte.

Bald wurde der 20. Breitengrad navigiert: L 59 befand sich in der Region der sogenannten „Kalmen“. Das sind seitlich vom Äquator gelagerte Gürtel, denen Tiefdruckgebiete mit langandauernden Windstillen eigen sind. Diese bildeten in früheren Zeiten auf dem Meere einen Schrecken für die Segelschiffahrer. Und in der Tat machte sich in diesem Raume eine ganze Zeitlang kein ernst zu nehmendes Lüftchen bemerkbar.

Die Navigation erfolgte nunmehr nach den Gestirnen, ebenso wie bei Schiffen auf hoher See.

In der Höhe von Fakir el Bend berührte das Luftschiff den Raum der großen Nilschleife sowie des dritten Kataraktes.

Über Neu-Dongola wurde der Nil wiederum gekreuzt und dann westlich des Flusses unter Annäherung des 30. Längengrades Wüstenkurs genommen.

Nacht im Sudan! Ein berückendes Kapitel für denjenigen, der es erlebt hat. An Schlaf war in der letzten Phase der Expedition ja doch nicht zu denken. Aber auch ein intuitives Gefühl, wie das bange Ahnen eines bevorstehenden unabänderlichen Erlebnisses, hielt ihn fern. Und so starrte man in Ermanglung eines Bessern den Himmel an, den Nachthimmel mit der unvergleichlichen Pracht seiner leuchtenden Welten, die von einer Erhabenheit ist, wie sie nur der Wüstenhimmel aufweist. Nirgends strahlen die Sterne in solchem Glanz wie in der kristallklaren, reinen Wüstenluft. Und dieser Anblick entzückt nicht nur das Auge; auch die Seele des Beschauers schwingt sich auf den Flügeln des Gebetes zu ihrem Schöpfer, ihrem Gott, der all diese Welten erschaffen hat. —

Zunächst ist es die Mannigfaltigkeit des leuchtenden Himmelszeltes, die dem aufmerksamen Beobachter in jenen Regionen auffällt. Ganz unwillkürlich bemüht man sich, durch Konstellationen einzelner Sterne und Sternengruppen Ordnung in das scheinbar regellose Gewirr der Erscheinungen zu bringen.

So muß aber der Luftfahrer in diesen Breiten verfahren, wenngleich die Pracht des tropischen Himmels zuerst unmittelbar auf Empfindung und Gemüt einwirkt; denn gerade er ist gezwungen, den Sternenhimmel zu betrachten, um ihn genau kennenzulernen, auf daß der mechanischen Navigation ein weiteres Hilfsmittel gegeben werden kann.

Selbst wenn der bekannte Polarstern durch Wolken verdeckt ist, oder nicht gesichtet wird, kann man aus den Sternen seiner Umgebung auf die Stellung jenes Sternes schließen. Bei genügender Kenntnis der Gestirne läßt sich aus der Beobachtung ihrer Stellung die Himmelsrichtung so genau bestimmen, daß diese Navigation die Kompaßbeobachtung sehr wohl ersetzen, ja sogar übertreffen kann; denn der Lauf der Gestirne ist nicht derartigen Störungen (Mißweisung) ausgesetzt wie die Magnetnadel.

Der faszinierende Eindruck des Wüstenhimmels weckt die Erinnerung, daß ja gerade die Ägypter im grauen Altertum und die Araber im späten Mittelalter sich große Verdienste um die Benennung der Sterne erworben haben. Bei den Griechen und Römern dagegen finden wir nur wenige der hellsten Himmelskörper mit besonderen Namen bezeichnet. –

Über den Kuppen der westlichen Berge des Sudans leuchtet das besonders der Wüste eigene Zodiakallicht mit sanftem Schimmer. Dunkel und phantastisch heben sich gegen diesen magischen Lichtschein die Spitzen der vorgelagerten Berge ab. Das Zodiakallicht, auch Tierkreislicht genannt, offenbart sich in jenen Breiten als eine zarte, leuchtende Lichtpyramide. In der Nähe des Äquators läßt sich diese Erscheinung das ganze Jahr hindurch beobachten. Der ans Wunderbare grenzende Glanz des Tierkreislichtes läßt sich wohl am besten mit den hellsten Stellen der Milchstraße vergleichen. Gewissermaßen als Abglanz dieser Naturerscheinung breitet sich noch ein zweiter, zarterer, aber weniger ausgedehnter Lichtschein am Himmelszelt aus, der einen Gegenschein des Zodiakallichts darstellt.

In nicht minderer Pracht erstrahlt, in Südost aufsteigend, die Milchstraße. Wie ein wolkenartig zusammengeballtes Band, das bald gleichmäßig, bald zuckend schimmert, durchzieht diese Himmelserscheinung in unregelmäßigem Laufe die Sternbilder. Mit dem bewaffneten Auge kann man in jenen Breiten deutlich erkennen, daß die in unermeßlicher Zahl dicht gedrängten schwachen und schwächsten Sterne um so zahlreicher und gedrängter werden, je näher sie den hellsten Stellen der Milchstraße zugekehrt sind.

Fast genau im Zenit erglänzt inmitten des weit zerstreuten Sternhaufens der Hyaden als Hauptstern erster Größe der Aldebran. Die fünf Hauptsterne dieses Sternhaufens erwecken im Beschauer das Bild einer stark illuminierten römischen V. Der magische Glanz dieser Himmelsgebilde hält das Auge eine ganze Zeitlang in seinem Bann.

Ganz wenig unter Zenit leuchtet ebenfalls in Südost der Orion, der Prächtige, auf. Durch seinen Glanz, Größe und Gestalt, sowie die Mannigfaltigkeit der in ihm stehenden Sterne, bietet der mächtige Orionnebel ein überwältigendes Bild, das unterhalb der drei hellen Sterne im Gürtel des Orion steht und als eine der merkwürdigsten vielfachen Himmelserscheinungen das sogenannte Trapez umgibt.

Nicht weit davon entfernt – etwa 35 Grad Zenitdistanz – steht der Große Hund mit dem hellsten Stern des Himmels, dem Sirius, der in blendend weißem Lichte am Tropenhimmel funkelt.

Nordost erglänzt das leuchtende Diadem der Krone, an deren ungewohnter Pracht sich das Auge nicht sattsehen kann.

Genau im Osten geht der Mars auf, um seine Bahn als Künder des Morgens im Weltenraume zu durcheilen. Sein Licht hat hier einen auffallend rötlichen Schein.

Der Jupiter erscheint über den Hyaden, vier Grad nördlich vom Zenit, jener Planet, auf dem es keine Jahreszeiten geben kann wie bei uns auf der Erde, weil sein Äquator nur wenig gegen seine Bahnebene geneigt ist. Mit dem Prismenfeldstecher kann man hier deutlich diejenigen seiner Trabanten erkennen, die mit Jupiter gleichsam ein Miniaturbild des Sonnensystems darstellen.

Der Saturn als zweitgrößter Planet des Sonnensystems erscheint mit seinen Ringen in einem fahlen, mattgelblichen Lichte im Sternbild des Krebses und beleuchtet die zerstreuten Sternläufe des östlichen Tropenhimmels.

Über all dieser Pracht göttlicher Allmacht thront tief im Westen der Mond im Sternbild der Fische. Der gute Mond gleitet hier in Gestalt einer Gondel durch die leuchtenden Fluten des Kosmos. Er hatte nämlich zu jener Zeit gerade sein erstes Viertel vollendet, so daß er sich in Form einer Sichel zeigte. Aber die Sichelhörner stehen nicht wie in unseren Breiten aufrecht, sondern liegen vollkommen horizontal. Auf diese Weise nimmt die Mondsichel des ersten Viertels die Gestalt eines leuchtenden Kahnes an. –

Die endlose Kette kahler, geisterbleicher Hügel, die zwischendurch mit der Wüstenlandschaft wechselt, hat längst wieder einer

gähnenden Leere Platz gemacht. Der Nil mußte, der Karte nach zu urteilen, schon weit, weit östlich liegen.

Zwischen der riesigen Nilschleife Ed Debbeh—Khartum breitet sich die Bejudasteppe aus, die der Sudanese Chala nennt. Diese Chala weist nicht nur Grasflächen auf, sondern ist auch kurz nach der Regenzeit sogar mit einem so dichten Blütenteppich bedeckt, daß die schreienden Farben desselben dem Auge des Europäers wehe tun können. Die üppige Vegetation stirbt aber ebenso schnell ab, wie sie entstanden ist; und dann bildet die Bejudasteppe eine kahle, lederfarbene Öde, welche den Menschen gleich der Wüste tief zu ergreifen vermag.

„. . . Wer sie durchritten hat, dem graust,
Sie liegt vor Gott in ihrer Leere
Wie eine leere Bettlerfaust“,

so beschreibt Freiligrath die Steppe; und eine solche riesige „Bettlerfaust“ galt es jetzt in Höhe 900 zu überwinden. Die Bejudasteppe, die sich nahezu bis Khartum erstreckt, bildet also ein Stück des „Beled es Sudan“, wie die Eingeborenen dieses Land zu nennen pflegen. Beled es Sudan ist Land der Schwarzen, was vielleicht nicht ganz zutreffend ist. Der bekannte Afrikaforscher, Professor Dr. Georg Schweinfurth, brachte zum Ausdruck, daß alle Sudanesen — zum großen Teil auch die echten Nubier — kastanienbraune Gesichter haben und sich von den eigentlichen Negern auch durch das lang ausgewachsene, wenngleich kraus verflochtene Haar unterscheiden.

Die weiten grasigen Strecken dieser Savanne werden hier und da von Mimosenwäldern unterbrochen. Dort weiden während der Regenzeit die wandernden Stämme der Kababisch und Hassanieh ihre Herden, um bei Beginn der trockenen Jahreszeit wieder fortzuziehen. Die Bejudasteppe bildet den Tummelplatz für Giraffen, Strauße und Antilopen.

Jetzt lag über dieser Steppe der Schleier der Nacht, und über sie hinweg jagte, wie von Furien gepeitscht — alle Maschinen hatten äußerste Kraft voraus — der deutsche Luftriese. Der Zeiger des Leuchtzifferblattes der Borduhr rückt auf Mitternacht. Noch zweimal 24 Stunden — und L 59 muß am Ziel angelangt sein. Die Gedanken der Besatzung weilten nun bei ihren Kameraden in Deutsch-Ostafrika. Wird es vielleicht nicht schon zu spät sein —?

— —

Am Fuße des Makonde-Hochlandes in Deutsch-Ostafrika, dem Flußlauf des Rowuma aufwärts folgend, bewegt sich die heldenmütige Truppe Lettow-Vorbecks. Die Verpflegung war knapp, neuer Aufkauf durch den Feind gestört und die Lebensmittel der Landschaft nahezu erschöpft. Der Bestand an Chinin reichte für die Europäer noch auf einen Monat. Nach Aufbrauch dieses letzten Medikamentes mußten die europäischen Angehörigen der Schutztruppe der Malaria und ihren Folgen erliegen. Dann waren sie nicht mehr den Strapazen des Tropenklimas gewachsen.

Der Krieg in Afrika mußte jetzt unter dem Drucke des Gegners auf portugiesischem Gebiete weiter ausgetragen werden, koste es, was es wolle. Dort gab es auch sicher noch mancherlei zu holen, um sich schlecht und recht über Wasser zu halten.

Eine feindliche Verpflegungskolonne setzte von einem Ufer des Rowuma auf das andere über und platzte mitten hinein in das Lager unserer wackeren Schutztruppe, wurde so eine willkommene Beute. An Feldfrüchten lieferte die Landschaft so gut wie nichts; dafür brachte die Jagd erhebliche Ausbeute. Mehrere Büffel und Antilopen, besonders Wasserböcke kamen zur Strecke. Doch weiter, weiter! Wem hätte es auch einfallen mögen, daß, ausgerechnet um diese Zeit, über dem Sudan ein deutsches Luftschiff schwebt, um ihnen, den Bedrängten, beizuspringen!

Vor der Einmündung des Ludjendaflusses in den Rowuma hatten sich einige landeskundige Europäer zur Verfügung gestellt. Dort befand sich eine portugiesische Station. Die Besatzung wurde auf 2000 Engländer oder Portugiesen geschätzt. Diesem Ziel strebte die angriffslustige Schar Lettow-Vorbecks zu, in der Hoffnung, hier mancherlei zu finden, was seit langem entbehrt werden mußte. So nahmen Deutschlands Kämpfer Abschied von der letzten Scholle Deutsch-Ostafrikas, während einige Breitengrade weiter nördlich L 59 seine Bahn nach dem Makonde-Hochland zog. — —

Kehren wir wieder zu unserem Luftschiff zurück, das inzwischen, dem Wadi Mokattem folgend, frühmorgens zwei Uhr 16° 30' nördlicher Breite bei etwa 30° östlicher Länge erreicht hatte. Schon in der Höhe des Wadis leuchtete die silberne Gabel, die der Zusammenfluß des Weißen Nil mit dem Blauen Nil bildet, am Horizont über Khartum auf. Die ehemalige Hochburg des Mahdis mußte der englischen Besatzung wegen umgangen werden; so geriet unser Luftschiff wieder in das Gebiet des 30. Längengrades.

Der Schauplatz der wilden Derwischkämpfe lag unter dem durchfahrenen Raume. Hier war es, wo es Lord Kitchener am 3. September 1898 gelang, die Truppen des Mahdi vernichtend zu schlagen. Der Mahdi Abdullah selbst fiel in dieser Schlacht, so war der Sudan wieder zurückerobert. –

Die Bordfunkenstation war längst wieder F.-T.-bereit; der an den Maschinenteilen entstandene Schaden war mit den Hilfsmitteln des Schiffes beseitigt worden.

Da! – Funkspruch des Admiralstabes: „Letzter Stützpunkt Lettow-Vorbecks, Nevala, verlorengegangen. Ganzes Makondehochland im Besitz der Engländer. Teile Lettows gefangen. Rest nördlich hart bedrängt. Sofort umkehren!" – – –

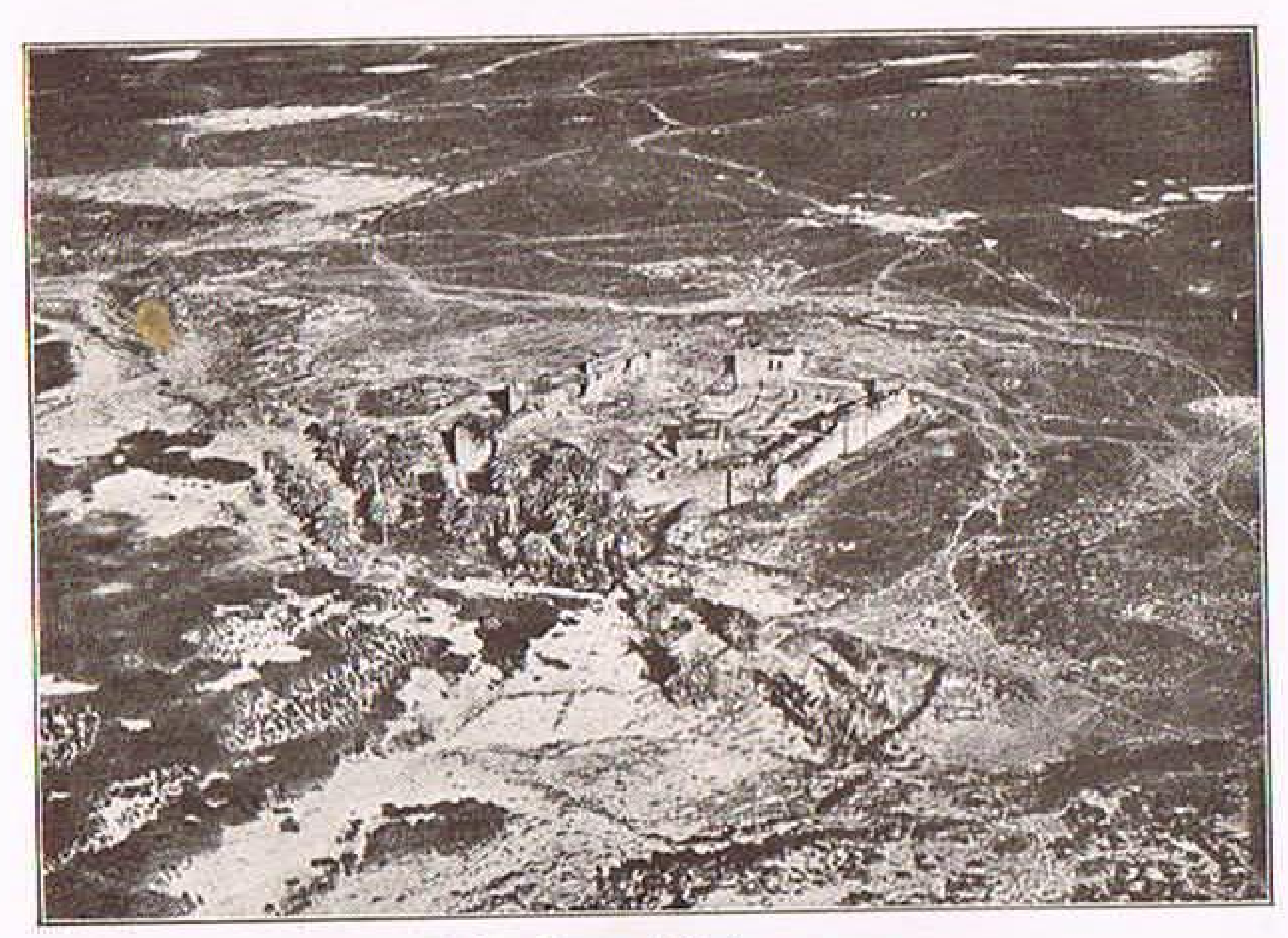
Die Entfernung von Nauen bis Khartum beträgt 4500 Kilometer. Die Nauener Wellen hatten es fertiggebracht, ein einzelnes bestimmtes Körnchen im ungeheueren Luftozean aufzufinden.

Aber auch auf der andern Seite gab es gleichzeitig eine Art „drahtloser" Telegraphie, und zwar die afrikanische Trommel; sie ließ durch Negermund alle Kolonialkrieger wissen, daß ein großer europäischer Vogel für Lettow-Vorbeck unterwegs sei. Begreiflich, daß diese Botschaft allenthalben – bei Freund und Feind – etwas problematisch aufgenommen wurde.

Nunmehr mußte jeder Beteiligte das Schicksal der Kameraden in Deutsch-Ostafrika als unabwendbar ansehen. Schon vor dem Eintritt der letzten verhängnisvollen Ereignisse war das von der Schutztruppe noch gehaltene Gebiet so klein, daß eine Landung nicht mehr in den Bereich der Erwägungen gezogen werden konnte. Man mußte doch auch an das zeitraubende Ausladen der Fracht, an die Gegenwirkung der feindlichen Flieger – denen eigene Flugzeuge nicht entgegengestellt werden konnten – und, was nicht zuletzt in Betracht kommt, an die Schwierigkeiten der Landung im besonderen denken. Keine Meteorologen und Funkenstationen, die Bodenwind herauffunken konnten, kein eingeübter Haltetrupp harrte dort des völlig unerwarteten Luftschiffes.

Lettow-Vorbeck bezweifelt es heute, ob L 59 überhaupt die Stellungen der Truppe gefunden haben würde. Weiterhin meint er, die Expedition hätte vier Wochen früher in die Wege geleitet werden müssen, um den Erwartungen zu entsprechen, die man in diese Mission setzen zu können glaubte.

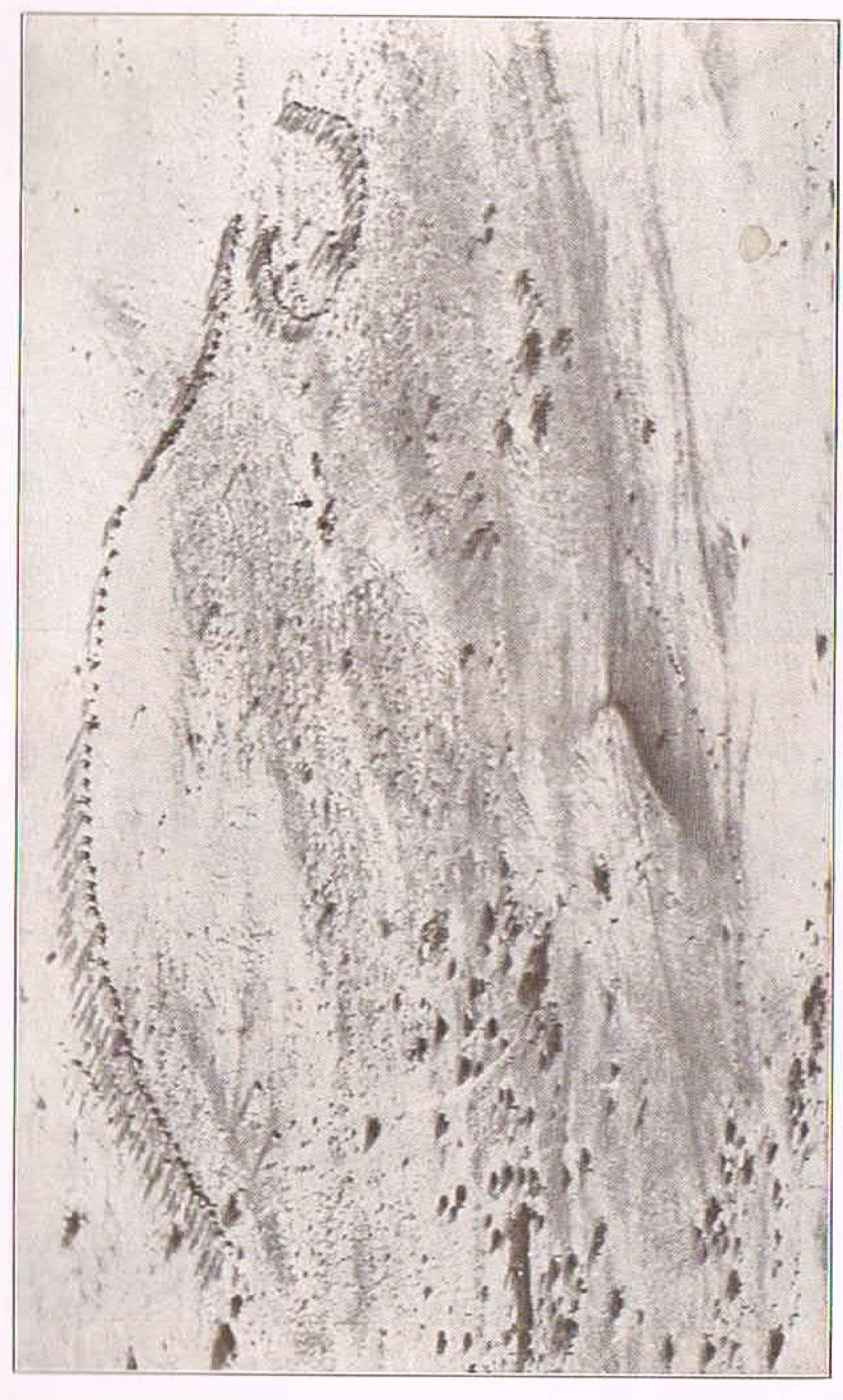
Darüber hinaus berichtet heute ein in Gefangenschaft geratener Offizier der Truppe Lettow-Vorbecks, daß die Engländer in Deutsch-Ostafrika auf das Erscheinen eines deutschen Luftschiffes



Wüsten-Kasr mit Palmengruppe



Oase Farafrah (Libysche Wüste)



Karawane in der Wüste („Sahel“)

wohlvorbereitet waren. Sie zeigten ihm sogar die startbereiten Kampfflugzeuge, welche die Aufgabe hatten, ein etwa aufkommendes Luftschiff zur Landung zu zwingen.

Somit wäre einer Fortsetzung der Fahrt lediglich sportliche Bedeutung zugekommen. Aber war es denn mit der Fahrt des U-Bootes „Deutschland“ etwas anderes? Der Admiralstab hatte offenbar die politische Bedeutung einer solchen Fahrt ganz außer Acht gelassen. Selbst wenn das Schiff bei seiner Ankunft in Deutsch-Ostafrika infolge der veränderten Kriegslage den Engländern vielleicht in die Hände gefallen wäre: was hätte das bedeutet gegenüber dem moralischen Eindruck dieser kühnen Fahrt auf die ganze Welt? Diese Ansicht wird auch heute von Lettow-Vorbeck geteilt.

Der Kommandant war indessen zu sehr Soldat, um gegen den Befehl zur Umkehr zu handeln, eine Tugend, die späterhin sein Verderben geworden ist. Und so wurde der Gedanke an eine Weiterfahrt auf eigene Verantwortung nach dem Kampfgebiet unterdrückt und schweren Herzens zur Rückfahrt geschritten.

Das Luftschiff wäre voraussichtlich am 25. November im Raume des Rowumagebietes angelangt. Aber gerade an diesem Tage sollte die wackere Truppe Lettow-Vorbecks auf andere Weise für das schadlos gehalten werden, was ihr die Luft wieder davonführte.

Ich will hier Lettow-Vorbeck selbst das Wort überlassen:

„Am 25. November 1917 frühmorgens durchwatete unsere Vorhutkompagnie den Rowuma etwas oberhalb der Lujendamündung; das Gros, neun Kompagnien, folgte im Laufe des Vormittags, die Nachhut mit etwa zwei Tagemärschen Abstand. Hauptmann Goering war mit drei Kompagnien weiter unterhalb auf das Südufer des Rowuma gegangen, um gegen ein dort gemeldetes portugiesisches Lager einen Handstreich zu versuchen. Von Hauptmann Tafel fehlte jede Nachricht, und ich rechnete mit der Wahrscheinlichkeit, daß er den Rowuma sehr viel weiter westlich erreichen würde.

„Das Gefühl, von allen Hilfsmitteln entblößt zu sein, sowie die absolute Unsicherheit des kommenden Schicksals hatten in vielen die Empfindung verursacht, die man volkstümlich als ‚allgemeine Wurschtigkeit‘ bezeichnete. Unbekümmert um die taktische Lage waren die Jagdpatrouillen unterwegs, und ihre Schüsse wurden, wie sich später herausstellte, deutlich vom Feinde gehört. Beim Flußübergang angesichts des Feindes nahmen manche in Ruhe ein gründliches Bad; bei vielen bedurfte es einiger Energie, um ihnen die Forderung der Kriegslage klarzumachen.

„Am Südufer fielen bald Schüsse. Die Vorhutkompagnie war auf feindliche Späher gestoßen, von denen mehrere tot liegen blieben. Die nachfolgenden Stunden, während welcher die nach und nach eintreffenden Kompagnien aufmarschierten und den Übergang der nachfolgenden Teile deckten, benutzte ich zur Erkundung. Nicht weit vor unserer Front, vom anderen Ufer des Lujendaflusses her, hörte man Signale und sah auch Leute. Wir gelangten dicht an das feindliche Lager heran, und man sah auf wenige hundert Meter Leute in weißen Anzügen herumlaufen. Andere führten Erdbefestigungen aus; auch eine Trägerkolonne wurde bemerkt. Sicher handelte es sich um eine größere Truppenzahl.

„Während ich noch überlegte, ob und auf welche Weise ein Angriff Aussicht bot, trat eine Kolonne in Khaki gekleideter Askari vom Lager her den Vormarsch auf unsere Truppen an. Etwa eine Kompagnie des Feindes war aus dem Lager herausgetreten. Ich vermutete, daß der Gegner richtigerweise mit allen seinen Kräften unsere noch beim Flußübergang beschäftigten Truppen angreifen wollte, lief schnell zurück und ordnete für unsere zuerst übergegangenen Kompagnien die Einnahme einer geeigneten Verteidigungsstellung an. Der günstige Fall, den ich erhofft hatte, trat aber nicht ein: der Feind kam nicht. Und so wurde ich erneut vor die Frage gestellt, was zu tun wäre. Man konnte zweifelhaft sein, ob es nicht mit Rücksicht auf unsere zahlreichen Träger zweckmäßiger wäre, an dem Feinde, der hier bei Ngomano stand, vorbei und weiter den Lujendafluß aufwärts zu marschieren. Entweder störte uns der Feind hierbei nicht, oder, wenn er uns stören wollte, mußte er aus seinen Verschanzungen herauskommen und sich zu einem schwierigen Angriff entschließen.

„Andererseits war es nicht unwahrscheinlich, daß unser Angriff auf das feindliche Lager dieses noch nicht allzu stark befestigt antreffen würde. Die Erkundung hatte ergeben, daß auf dem jenseitigen Ufer des Lujendaflusses entlang ein Streifen dichten Galeriewaldes unmittelbar an das Lager heranführte und die Möglichkeit bot, hier mit stärkeren Kräften überraschend und entscheidend anzugreifen. Ich war mit mir noch nicht ganz einig, als Hauptmann Müller mich darin bestärkte, von den beiden in Betracht kommenden Entschlüssen denjenigen zu wählen, der zwar ein großes Wagnis, aber auch die Aussicht auf den seit längerer Zeit ersehnten durchschlagenden Erfolg und auf die unbedingt notwendige Beute an Patronen und Kriegsmaterial bot. Zeit durfte nicht verloren werden.

„Der Angriff wurde deshalb noch während des Flußüberganges der nachfolgenden Teile unternommen. Während unser leichtes Gebirgsgeschütz die feindlichen Schützengräben von Westen her beschoß und gleichzeitig mehrere Kompagnien den Feind auf dieser Seite sowie von Norden beschäftigten, überschritt die Abteilung des Hauptmann Koehl den Lujenda einen Kilometer oberhalb Ngomano, ging auf dem jenseitigen Ufer in dem hohen Galeriewalde vor und griff das feindliche Lager von Süden her entscheidend an. Ich selbst befand mich auf einem kleinen Hügel westlich des Lagers in der Nähe unseres Geschützes. Unmittelbar hinter mir marschierte die zuletzt über den Fluß gehende Abteilung des Generals Wahle nach und nach in einer Geländesenkung auf. Vor mir hatte ich, über das dichte, aber niedrige Buschwerk hinweg, einen leidlichen Einblick in die feindlichen Befestigungsanlagen. Die Maschinengewehre des Gegners schossen nicht schlecht; ihre Garben lagen mehrfach auf unserem kleinen Sandhügel, von wo ich eine Anzahl Europäer und Askari, die sich hier unnötigerweise angesammelt hatten und dem Feinde gut sichtbar waren, in Deckung zurückschicken mußte. Der uns von früher bekannte helle Klang der feindlichen Gewehre und das Fehlen der Minenwerfer machte es wahrscheinlich, daß der Gegner aus Portugiesen bestand. Hatten wir doch gelernt, den dumpfen vollen Knall unserer Einundsiebziger, den scharfen Ton unserer S-Gewehre, den Doppelschlag der englischen Gewehre und den hellen Klang des nur etwas über 6-mm-Kaliber betragenden portugiesischen Gewehrs deutlich zu unterscheiden. Auch unsere Askari hatten es sofort gemerkt, in den vorhergehenden Gefechten war es sehr unangenehm gewesen, daß die feindlichen Minenwerfer sich stets so schnell auf unsere Stellungen einschossen. Bei der Rauchentwicklung unserer Einundsiebziger war es eben nicht möglich, sich hiergegen zu schützen. Heute aber gab es keine Minenwerfer, und der verräterische Rauch unserer guten, alten Gewehre war nicht so schlimm. Dafür aber gaben sie, wenn sie trafen, ein ganz gehöriges Loch. Bald erkannten unsere Askari, daß sie heute ihr soldatisches Übergewicht auch zur Geltung bringen konnten, ohne durch Nachteile in der Bewaffnung gehindert zu sein. ‚Heute ist der Tag der alten Gewehre', riefen sie ihren deutschen Führern zu; und bald sah ich von meinem Hügel aus die Schützenlinie der Abteilung Koehl in vollem Lauf gegen die feindlichen Befestigungen anstürmen und diese nehmen.

„Das war das Signal zum Ansturm auch auf den anderen Angriffsfronten. Von allen Seiten drangen sie in den Feind, der

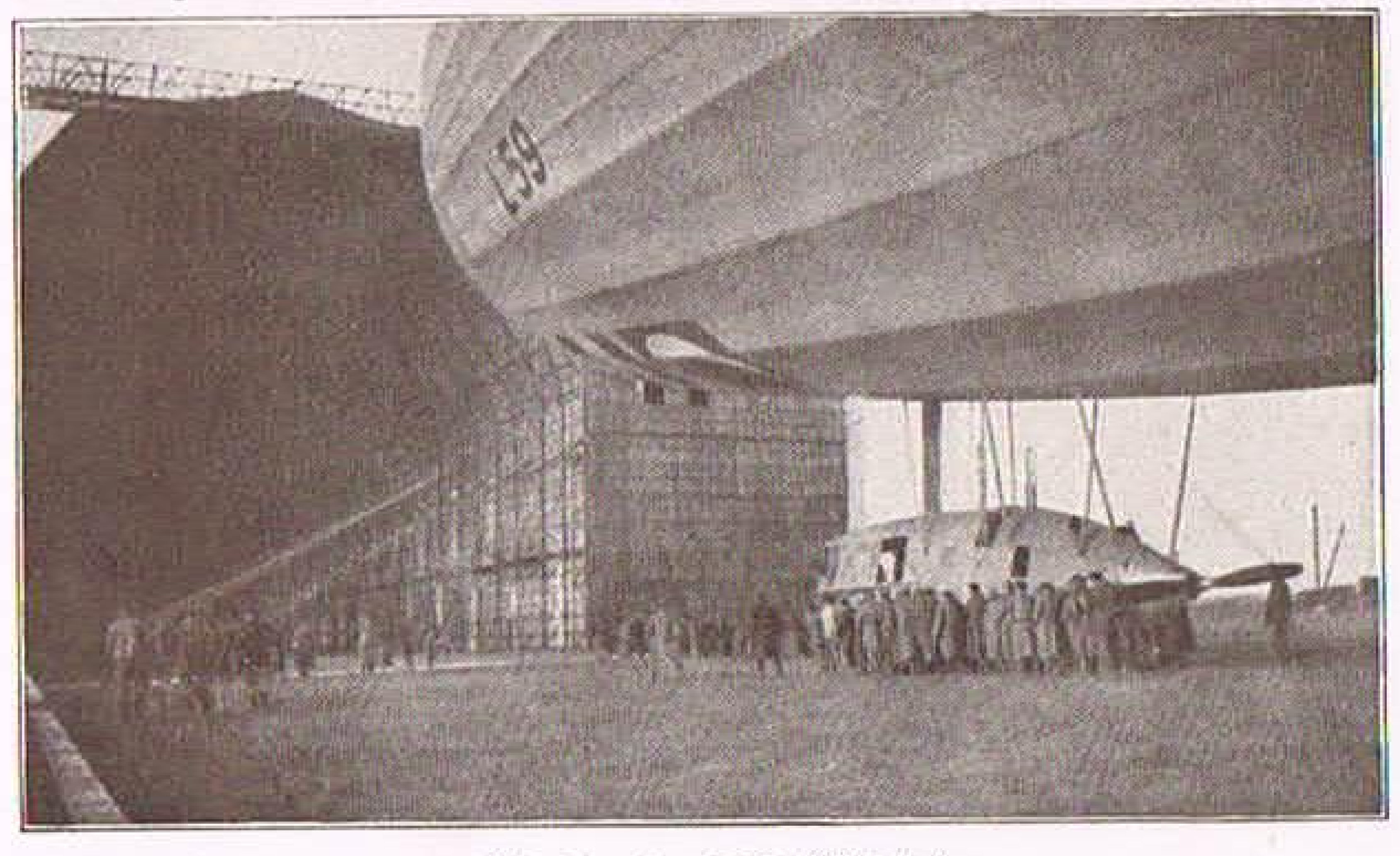
durch das konzentrische Feuer stark erschüttert war. Von dem etwa 1000 Mann starken Gegner dürften kaum mehr als 300 entkommen sein. Unsere Askari stürzten sich vielfach ohne Rücksicht auf den noch feuernden Feind auf die Beute, auch eine Menge Träger und Boys hatten die Situation erfaßt, waren sofort zur Stelle und wühlten in den Schmalztöpfen und sonstigen Verpflegungsbeständen herum, öffneten Konservenbüchsen und warfen sie wieder fort, wenn sie glaubten, in einer anderen Büchse etwas Schöneres zu finden. Es war ein furchtbares Durcheinander. Auch die soeben gefangenen portugiesischen Askari machten gemeinsame Sache bei der Plünderung ihrer eigenen Bestände. Es war nicht anders möglich, als mit größter Energie durchzugreifen. Ich wurde recht deutlich und machte beispielsweise auf einen mir bekannten Träger, der immer wieder ausriß und sogleich an anderer Stelle wieder zum Plündern erschien, mindestens siebenmal Jagd. Schließlich gelang es aber doch, die Ordnung herzustellen.

„Ungefähr 200 Gefallene wurden durch uns beerdigt, etwa 150 Europäer gegen die eidliche Erklärung, in diesem Kriege nicht mehr gegen Deutschland oder seine Verbündeten zu fechten, freigelassen, mehrere hundert Askari gefangen. Wertvolles und für uns so notwendiges Sanitätsmaterial, das bei der jahrhundertelangen Kolonialerfahrung der Portugiesen vorzüglich war, ebenso mehrere tausend Kilogramm Europäerverpflegung und vielerlei Ausrüstung, dabei auch sechs Maschinengewehre und etwa 30 Pferde wurden erbeutet, leider aber keinerlei Eingeborenenverpflegung. Fast die Hälfte unserer Truppe wurde neu bewaffnet, diesmal portugiesisch, und hatte reichlich Munition. Eine viertel Million Patronen waren erbeutet, und diese Beute steigerte sich im Laufe des Dezember auf fast eine ganze Million. Aus den Beutepapieren ging hervor, daß die portugiesischen Europäerkompagnien erst wenige Tage vorher bei Ngomano eingetroffen waren, um den unmöglichen englischen Befehl auszuführen: das Entweichen der Deutschen über den Rowuma zu verhindern. Es war wirklich ein reines Wunder, daß diese Leute alle so rechtzeitig für uns in Ngomano versammelt waren, daß die Einnahme dieses Ortes sich wirklich lohnte und wir mit einem Schlage von einem großen Teile unserer Verlegenheit befreit waren[1]." – –

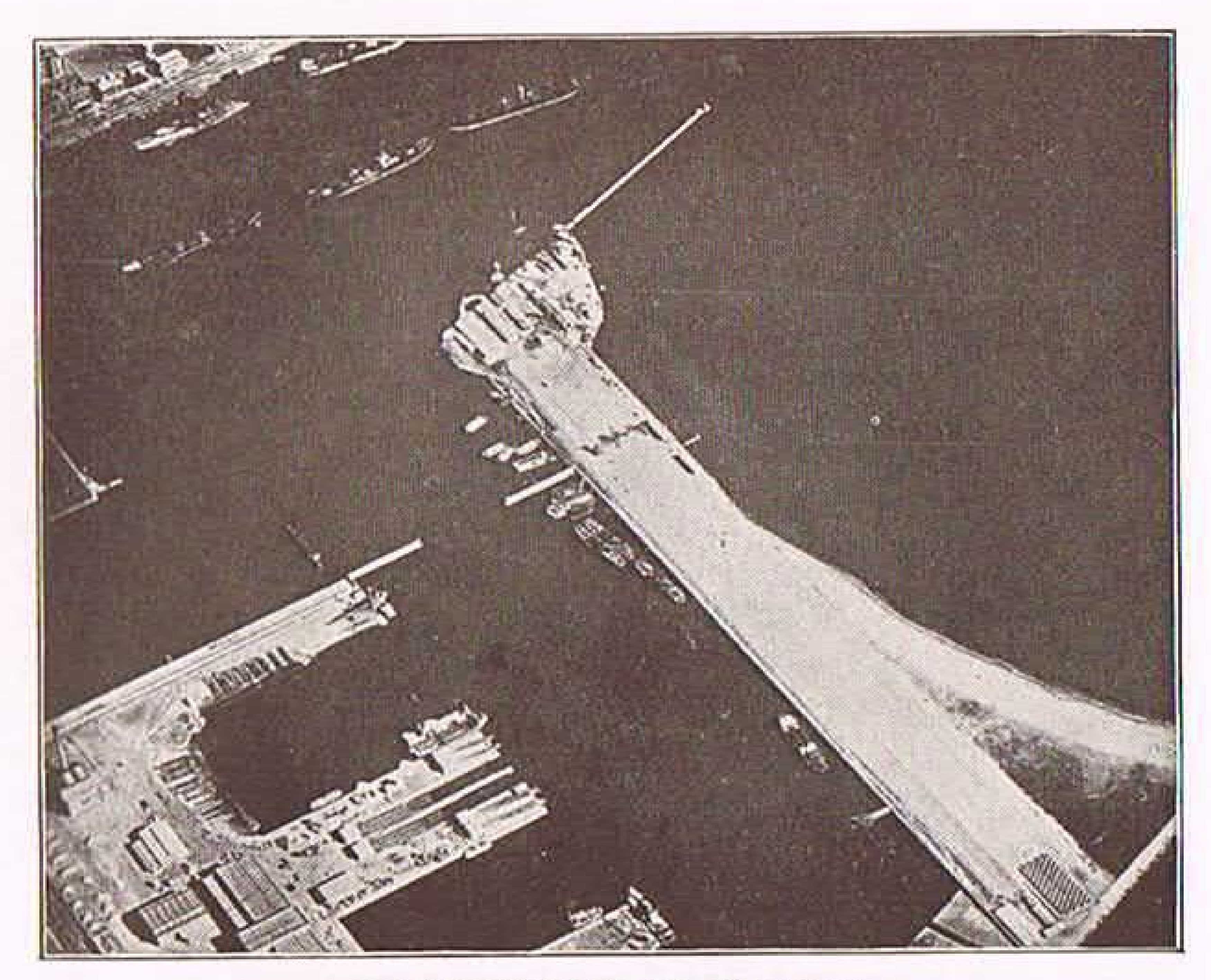
[1] Man vergleiche: Lettow-Vorbeck, Ostafrika (Verlag von K. F. Koehler, Leipzig 1921).



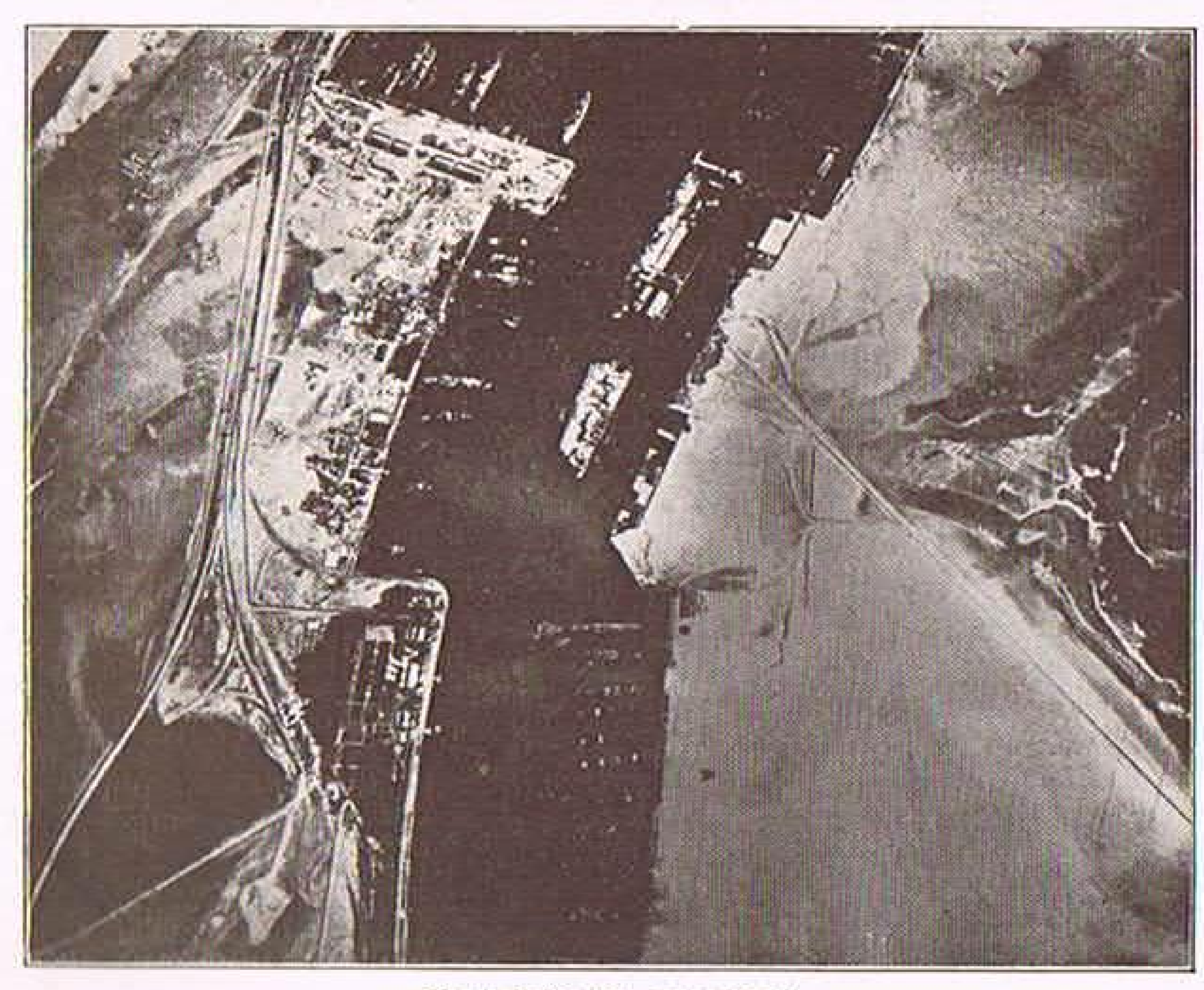
Luftschiff-Haltetrupp (kurz vor der Landung)



Einhallen des L 59 (Rückkehr)



Suezkanal (Einfahrt vom Mittelmeer)



Port Said (am Suezkanal)

Das ausgleichende Schicksal ließ also der Schutztruppe aus Feindeshand das alles — in noch reicherem Maße — zuführen, was L 59 an Bord hatte und wieder mit nach Bulgarien nehmen mußte.

Unser Luftschiff hatte inzwischen den Rückkurs aufgenommen, wobei die Erwägungen über das Für und Wider fortgesetzt wurden. Aus weiterem Grübeln über Karten und Funksprüchen riß sehr bald ein ernstes Vorkommnis: der jetzt entgegenwehende Wind hatte einen böigen Charakter und drückte das Schiff aus 700 Meter Höhe auf 400 Meter herab. Um es wieder hoch zu bekommen, befahl der Kommandant, etwas Ladung abzuwerfen, womit zunächst jede weitere Gefahr ausgeschlossen erschien. Plötzlich aber sank das Schiff weiter und schien auf eine unmittelbar auftauchende Bergspitze am Südostrande des Djebel Ain auffahren zu wollen, wurde jedoch im selben Augenblick von einem Wirbelwind erfaßt und bis hart an den Boden einer vorgelagerten Bergmulde herabgerissen. Dicht über dem Boden tänzelte es etliche Male auf und nieder, wobei es bald vorn, bald hinten höher zu stehen kam. Hierbei wurde mehrfach ein leichter Stoß oder Ruck verspürt, dem jedesmal ein geringes Rollen des Schiffes folgte. Fast schien es, als ob das Luftschiff mit der vorderen und hinteren Gondel auf den Grund der Mulde aufgestoßen wäre. Doch rührten die Stöße nur von dem beim Schleifen auf dem Boden sich festhakenden Antennengewicht her. Das bezeugten die nachträglich daran festgestellten Verbeulungen, Abschürfungen und Sandspuren, während an den Gondeln keinerlei Anzeichen eines Aufstoßens oder Schleifens zu erkennen waren.

Der Kommandant hatte die ernste Gefahr rechtzeitig bemerkt und ließ sofort unter Abstellen der Propeller alle Hilfsmittel spielen, um das Schiff zum Auftrieb zu bringen. Nahezu gleichzeitig setzte ein erneuter Lastenabwurf ein (5000 Kilogramm). Das leicht gewordene Luftschiff stieg auf und wurde von der gefährlichen Spitze am Rande des tafelartigen Gebirgszuges abgetrieben.

Es war Munition abgeworfen worden. Mit dumpf dröhnendem Schall schlug sie in der Tiefe auf, denn es schienen einige Pakete explodiert zu sein. Der Widerhall von der langen Bergwand des Djebel Ain her erweckte den Eindruck, als würde von einem Fort — denn einem solchen ähnelte in der ziemlich dunklen Nacht ein Teil der zackigen Kante des unter L 59 entschwindenden Bergrückens — aus kleinen Geschützen geschossen.

Die Nähe des Niltales begünstigte naturgemäß die Entwicklung von Fallböen. Scharfe Temperaturgegensätze liegen da oft dicht beieinander, und die ganze Luftmenge, die über dem weiten Lande aufsteigt, muß über dem im Verhältnis zur Landschaft schmalen Flußbett heruntersteigen. Diese Böen übertragen sich dann leicht auch auf benachbarte Regionen. Der Sturz in einer solchen Fallböe kann beispielsweise für ein Flugzeug schneller erfolgen, als dies der normalen Fallgeschwindigkeit entspricht. Unten weht die Luft vom Flusse aufs Land; im unteren Luftpolster wird der Fall häufig etwas abgebremst. Man spricht dann von einem „Luftloch". –

Zunehmender Gegenwind gestattete kaum das Vorwärtskommen und machte ein Hinaufgehen in größere Höhe ratsam. Bei etwa 2000 Meter trat eine der unteren Region entgegengesetzte Windschicht auf, die als Triebwind bis zum Mittelmeer hin zustatten kam.

Rückkehrend wurde so ziemlich derselbe Kurs eingehalten wie auf der Hinreise, wobei jedoch diesmal die Nilschleife gemieden wurde. Die Oasen Dachel und Farafrah dienten wiederum als Richtpunkte, die, in größerer Höhe überflogen, diesmal wohl kaum Neugierige rebellisch werden ließen.

So kam ohne jeden Zwischenfall abends die Nordküste Afrikas in Höhe von Ras Haleima wieder in Sicht. Steuerbord leuchtete der ganze Horizont auf. Anscheinend suchten feindliche Kriegsschiffe mit ihren Scheinwerfern den Himmel über der Küste ab, um das Luftschiff an der Rückkehr zu verhindern. Da auf der Hinfahrt über die Libysche Wüste nur in geringen Höhen gefahren wurde, dürfte L 59 der Aufmerksamkeit des Gegners nicht entgangen sein, um so weniger, als bei der Hinfahrt im Raume der afrikanischen Küste Spitzelte gesichtet worden sind, die auf feindliche Stellungen schließen ließen. Nicht zuletzt dürfte für die Abwehrmaßnahme die afrikanische Trommel der Neger mitbestimmend gewesen sein.

Das Mittelmeer zeigte diesmal ein friedlicheres Gesicht als während der bewegten Hinfahrt. Der Himmel hatte ein lichtgraues Aussehen, wie man es sonst nur in mondklaren Nächten oder kurz vor Sonnenaufgang beobachten kann. In der Gondel war es so hell, daß sämtliche Gegenstände und Personen mitten in der Nacht zu erkennen waren. Die Ursache dieser nächtlichen Helligkeit dürfte darin zu finden sein, daß das wegen seiner Klarheit und tiefblauen Färbung bekannte Wasser des Mittelländischen Meeres eine größere Rückstrahlung hervorruft als das dunklere und trübere Wasser unserer heimischen Meere.

Gegen dreiundeinhalb Uhr morgens des 24. November tauchte wieder die europäische Küste des Mittelmeeres auf; und bei einem farbenprächtigen Sonnenaufgang stand L 59 zwischen diesem und der Insel Kreta. Dann wurde der Kurs parallel zu der Inselkette Kreta–Karpathos–Rhodos und zwischen Rhodos und Zypern hindurch auf die Bucht von Adalia genommen.

Südlich der Karpathos-Straße kam ein Schiffstransport, bestehend aus zwei Dampfern und zwei kleinen Sicherungsfahrzeugen, in Sicht; in stetem Zickzackkurs sich windend, kam er nur langsam von der Stelle. Auch noch ein einzelner kleiner Dampfer wurde in der Tiefe kurz gesichtet.

Dies war der schönste Teil der Wikingerfahrt: in etwa 3000 Meter Höhe schwebte das Luftschiff über tiefblauem Meere zwischen hohen, bald schneeweiß leuchtenden, bald drohend finsteren Turmwolken dahin, hinter denen gegen Mittag in klarer Beleuchtung die schneebedeckten Randberge von Kleinasien zum Vorschein kamen.

Steuerbord grüßte der über 3000 Meter hohe Gejik Dagh herüber. Dort entspringt der Fluß Salef (heute Kalykadnos), in dessen Fluten Friedrich Barbarossa auf dem dritten Kreuzzug am 10. Juni 1190 den Tod gefunden hat.

Adalia glitt tief unten vorüber. Über felsigem Ufer steigt die Stadt in malerischen Terrassen sanft an. Byzantinische Mauern, von Türmen flankiert, schließen Adalia von zwei Seiten ein. Der Name Attaleia rührt von Attalos II. (Philadelphos, 159–138 v. Chr.) her, der den vorgefundenen Ort erweiterte und befestigte. Man sieht auch noch außer dem historischen Gemäuer die Reste eines römischen Triumphbogens.

Mit Generalkurs Buldur wurden hinter Adalia die hier steil abfallenden Ausläufer des Taurusgebirges überflogen. Auf einem kahlen Höhenzug tauchten, von der Sonne grell beleuchtet, die Ruinenfelder der pisidischen Grenzstadt Sagalassos auf. Hinter einem Kalkgebirgsstock erscheint plötzlich das azurblaue Oval des Buldursees, die „Askania Limne" der Alten.

Die zackigen, mit Schnee bedeckten Spitzen des Baba Dagh, zu dessen Füßen sich der Mäander windet, treten als stumme Zeugen der Hinfahrt wieder in die Erscheinung.

Mit Ischikli wird das alte Peltä erreicht, eine Stadt, die von Attalos II. gegründet und aus Xenophons Zeiten in guter Erinnerung ist.

Zwischen Alaschehir und Uschak kreuzte das Luftschiff die Bahnlinie Konstantinopel—Aleppo, die hier in starken Steigungen und vielen Überbrückungen sowie Tunnels durch das Gebirge führt.

Voraus erstreckte sich bald das Bergland Katakekaumene aus, das „verbrannte Land" der Alten, und machte mit seinem Gewirr von erloschenen Vulkanen, Kratern und Lavafeldern einen imposanten Eindruck aus der Vogelperspektive.

In der Höhe von Simav rüttelten mehrfach Vertikalböen an dem Schiff. Hier galt es, die Bergschluchten des 2700 Meter hohen Ak Daghs zu überwinden.

Die hier zu nehmende lange Bergkette, die sich quer zur Windrichtung steil aus der Ebene erhebt, begünstigt naturgemäß die Entwicklung solcher Böen: der Wind bäumt sich vor den Bergen auf, fährt mit vermehrter Heftigkeit über sie hinweg, um hinter ihnen wieder steil herunterzustürzen.

Kurz vor Anbruch der Dunkelheit eröffnete sich noch ein herrliches Panorama, das gleichzeitig eine glänzende Orientierung gestattete: voraus, Brussa mit seinem See, das Marmarameer, Konstantinopel, der Bosporus und im Hintergrund ein stahlgrau schimmernder Streifen, das Schwarze Meer; Steuerbord weitet sich das bithynische Land bis an die anatolische Bahn; Backbord erglänzen in den letzten Strahlen der scheidenden Abendsonne der Apollonia- und Maniassee, während achteraus sich das scheinbar unendliche Bergland Kleinasiens ausdehnt.

Am Fuße des bithynischen Olymps glitt in den Schatten der Abenddämmerung Brussa vorüber. Auf einem kleinen Plateau, das als Ausläufer des Olymps vorspringt, erhebt sich die Zitadelle. Um diese Bergnase gruppiert sich die echt orientalische Stadt. Zwei Bäche mit tief eingeschnittenem Becken – von oben stets sehr deutlich zu erkennen – zerlegen Brussa in drei Teile. Prächtige Moscheen, Minarette und Kuppelbauten heben sich von dem Grün der Gärten und den die Stadt umsäumenden Maulbeerplantagen kontrastreich ab.

Schon tut sich der Golf von Mudania auf, in dessen innerstem Winkel Gemlik, die Hafenstadt von Nicäa liegt, berühmt durch das Konzil von 325.

Dort unten liegt heißumstrittener Boden: im Jahre 1097 entriß Gottfried von Bouillon den Sarazenen diese Stadt, mußte sie jedoch den treulosen Byzantinern überlassen.

In Höhe 3000 zeigt das Thermometer – 1° bis – 3° Celsius. Während bis in Region des Mittelmeers in dem Luftschiff eine wahre Treibhaustemperatur herrschte, machte sich nach und nach – besonders über den Bergen Kleinasiens – ein Temperaturgefälle bemerkbar, so daß die gesamte Besatzung nunmehr sehr stark unter der Einwirkung der Kälte litt.

Der heftig einsetzende Gegenwind ließ das Luftschiff stellenweise nur langsam vorwärts kommen; so tauchten erst abends neunundeinhalb Uhr die Lichter von Konstantinopel auf. Der Moslem weiß die Nacht mit allerlei Dämonen zu bevölkern; einen solchen witterte der Türke offenbar in dem über seinem Haupte surrenden Zeppelin: mit plötzlich einsetzendem Feuer einiger Revolverkanonen schien man den Geist der Lüfte einschüchtern zu wollen.

Der Bordfunkenstation war es inzwischen gelungen, folgenden Funkspruch aufzufangen:

„Malta, 24. 11. 1917. British official. Der linke Flügel unserer Streitkräfte in Ostafrika, die das Makonde-Hochland durchquert hatten, drangen in das Simbas- und Kitangarital, sieben Meilen nordöstlich der Kitangarimissionsstation, ein. 52 deutsche Europäer und 75 Askaris ergaben sich. An dem gleichen Tage drang der rechte Flügel in Newala ein, wo 126 Deutsche und 78 Askaris gefangengenommen wurden. In einem Gefecht in der Nähe von Mandele, 38 Meilen südsüdwestlich von Liwale, wurden unsere Streitkräfte am 16. 11. von bedeutend überlegenen feindlichen Truppen angegriffen, und es gelang ihnen, nach erbitterten Kämpfen dem Gegner größere Verluste zuzufügen, als sie selbst erlitten. Sie nahmen dabei 5 Deutsche und 59 Askaris gefangen."

Da, wie gesagt, der vordere Motor mit Bordmitteln so weit betriebsfähig gemacht, als zur jeweiligen Stromerzeugung notwendig war, befand sich das Schiff diesmal in der angenehmen Lage, dem Luftschiffhafen Jambol seine bevorstehende Rückkehr durch Funkspruch anzumelden. Die Hafenfunkenstation war auf dem Posten, denn sie quittierte unmittelbar darauf den Funkspruch unseres Luftschiffes.

In der Gegend von Adrianopel trieben westliche Böen L 59 von dem Generalkurs Jambol ab; das Luftschiff sollte nochmals ein Spielball der Lüfte werden. Da jegliches Zurechtfinden im Dunkel der sternenlosen Nacht einfach unmöglich war, wurden Peilungen von den Landstationen verlangt. Das Ergebnis war Standort Burgas am Schwarzen Meer.

„Mit dem Schwarzen Meer will ich zu guter Letzt nichts mehr zu tun haben“, meinte Bockholt; mit dem Befehl: „Alle Motore äußerste Kraft voraus“, ließ der Kommandant aufs neue Generalkurs Jambol nehmen.

In der dritten Morgenstunde des 25. November leuchtete der Luftschiffhafen aus der Tiefe. Doch mußte bis Tagesanbruch noch gekreuzt werden, ehe die bekannten Landungsmanöver mit den wenig geübten Bulgaren beginnen konnten.

Gänzlich durchfroren und teilweise unter Fiebererscheinungen erkrankt, verließen die zweiundzwanzig in ihren schönsten Hoffnungen getäuschten Luftschiffer die Gondeln um 8 Uhr 15 Min.

Während der Hinfahrt – und auch noch am Tage der Rückkehr – war die Stimmung unter den Kameraden noch sehr gehoben: am Tage darauf trat jedoch ein Rückschlag ein als Folge der langen Nervenanspannung während der Fahrt und nicht zuletzt auch der Enttäuschung, unmittelbar vor Erfüllung der Aufgabe und nach Überstehung der Hauptschwierigkeiten, unverrichteter Sache umkehren zu müssen. Es war, wie wenn man mit dem besten Rennpferd vor dem Ziel niederbricht.

L 59 hatte auf dieser Fahrt bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71 Kilometer in der Stunde insgesamt 6757 Kilometer in 95 Stunden zurückgelegt, also eine Gesamtstrecke, die größer ist als der Weg von Jambol über Kleinasien nach dem Kampfgebiet am Südrande von Deutsch-Ostafrika. Dabei wurden drei Erdteile gestreift und drei Klimazonen durchquert.

Durch seine Fahrt über die Wüste wie über einen Teil des Sudans, nicht minder aber auch durch die Sturmfahrten vom 16. und 17. November hatte das Luftschiff seine Leistungsfähigkeit unter den verschiedensten meteorologischen und klimatischen Verhältnissen bewiesen.

Der Eintritt mehr oder minder bedenklicher Zwischenfälle war lediglich auf das verwendete (Kriegs-?) Material sowie auf den Mangel an vorausgegangenen Erfahrungen mit dem neuen Schiffstyp, nicht aber auf die Konstruktion desselben zurückzuführen, obwohl L 59, wie heute „Graf Zeppelin“ lehrt, noch sehr verbesserungsfähig war.

Sonach waren wir alle in Jambol überzeugt, daß das Luftschiff ebenso sicher über den Äquator hinaus an sein Ziel gelangt wäre, wie ihm die Rückkehr in den Ausgangshafen gelungen ist.

So wäre also Deutschland bereits 1917 imstande gewesen, mit dem L 59 nach Amerika zu fahren. Mit der von ihm zurückgelegten Wegstrecke hätte das Luftschiff sogar Chicago erreicht. L 59 hatte nach seiner Rückkehr noch Brennstoff für weitere 64 Stunden an Bord, eine Menge, die ausreichend gewesen wäre, bei einigermaßen normalem Wetter ohne Landung bis nach San Franzisko weiterzufahren und dabei das Felsengebirge zu überfliegen. Hätte man ganz auf Ladung verzichtet, um eine Rekordfahrt zu machen, so hätte unser Luftschiff mit 37000 Kilogramm Benzin in den Tanks fast um die halbe Erde fahren können!

Siebentes Kapitel

Nach Neapel und dem Nildelta

Nur wenige Tage der Ruhe waren L 59 nach der bis dahin unerhörten Leistung gegönnt. Bereits am 1. Dezember rief ihn die Pflicht zu einer Minensuchfahrt ins Schwarze Meer und am 11. Dezember ging die Reise nach der heimischen Werft Friedrichshafen, wo der Luftkreuzer überholt und kriegsmäßig bewaffnet wurde. Am 20. Februar 1918 trat er die Rückfahrt nach Jambol an, die reibungslos verlief und am 21. Februar abends beendet war.

In Jambol wurden unverzüglich alle Vorbereitungen durchgeführt, um den Luftkreuzer für weitreichende Angriffsfahrten klar zu machen. Als nächstes Ziel winkte Neapel mit seiner ausgedehnten Eisenindustrie von Bagnoli. Auch Angriffe gegen Stützpunkte der Engländer im und am Mittelmeer waren vorgesehen.

Trotz wenig vertrauenerweckender Wetterlage stieg L 59 in der Morgenfrühe des 10. März zur Angriffsfahrt nach Neapel auf. Über Altserbiens wild zerrissene Gebirgstäler und das historische Amselfeld näherte sich das Luftschiff kurz nach Mittag dem albanischen *Skutari*. Da die Weiterfahrt über die Adria mit Rücksicht auf die Geheimhaltung der Fahrt erst nach Einbruch der Dämmerung ratsam war, kreuzte das Luftschiff den ganzen Rest des Tages über mit abgestellten Motoren über dem malerischen Hügelstädtchen zur großen Freude der Bewohner.

Gegen acht Uhr steigt L 59 unter dem Drucke des Höhensteuers in Höhe 2000, um mit Generalkurs *Manfredonia* ins offene Meer vorzustoßen. Steuerbord entschwindet die *Bucht von Cattaro*.

Um den Gegner zu täuschen, unterhielten die Funkenstationen Sofia und Osmanie einen regelrechten Funkentelegraphieverkehr, dem anschließend auch Wettermeldungen für den Gültigkeitsbereich der Adria folgten.

Nach Verlauf einer Stunde, die in Höhe 3000 durcheilt wurde, konnte die *italienische Küste* und *Porticelli* ausgemacht werden. Auf dem italienischen Festlande – mit Ausnahme der Küste – waren alle Ortschaften hell erleuchtet. Über Inneritalien zog sich in Höhe 2000 eine starke Wolkendecke, über welcher unser Luftschiff Generalkurs *Neapel* nahm.

Am 11. März nachts ein Uhr kreuzte L 59 in Höhen von 3650 bis 4800 Meter direkt über *Neapel* und anschließend *Bagnoli*. Wolkenlöcher ermöglichten an Hand des Stadtplanes von Neapel und Umgebung eine genaue Orientierung über der zum Teil erleuchteten Stadt. Reiseführer haben dem Kommandanten besonders gute Dienste geleistet; auch hinsichtlich der Orientierung bildeten diese Handbücher über den unbekannten Regionen einen verläßlichen Wegweiser. –

Nacheinander wurden nun mittels des Zielfernrohrs die Punkte zwischen dem Kriegshafen und der Gasanstalt in *Neapel* einerseits und die Hafenanlagen und Industriewerke *Bagnoli* andererseits mit 6400 Kilogramm Bomben belegt.

Detonationen, Brände und schwelende Rauchwolken zeigten, wo die flammenträchtigen Donnerkeile des deutschen Luftschiffes tief unten Tod und Vernichtung gesät hatten. Hätte Italien die Bundestreue gewahrt, so wäre ihm diese grausige Nacht erspart geblieben.

Das Fehlen jedweder Gegenwirkung, trotz der in Neapel vorhandenen Einrichtungen, der völlige Mangel an Abwehrmaßnahmen, wie Abblenden usw., zeigte, daß der Angriff vollkommen überraschend kam. Es sollen auch die verantwortlichen Offiziere damals in Neapel verabschiedet worden sein.

Wie aus aufgefangenen italienischen Funksprüchen hervorging, nahm man als Angreifer feindliche *Flieger* an, was seinen Grund darin hatte, daß die erwähnte Wolkendecke ja das Luftschiff vollkommen gegen Bodensicht deckte.

Am Spätabend des 11. März war L 59 wohlbehalten in seinem Hafen angelangt.

Die nächste Fernfahrt galt den befestigten Punkten an der Nordküste Afrikas. Alle Vorbereitungen waren inzwischen bereits wieder getroffen: L 59 war fahrtbereit.

Am 20. März stieg L 59 zum Angriff auf Port Said auf. Er hatte 6400 Kilogramm Bomben an Bord, die jedoch diesmal nur spazieren gefahren wurden; denn bis auf eine, die versehentlich gleich östlich von Adrianopel abfiel, wanderten alle nach der Rückkehr wieder in den Bombenkeller des Luftschiffhafens.

Um zehn Uhr vormittags breitete sich das Marmarameer bereits unter dem Luftschiff aus. Auf der europäischen Seite des Gewässers zogen einige Schiffe des Wegs, umschwärmt von Wolken grauer Möwen. Der Aberglaube der türkischen Seeleute erblickt in diesen Seevögeln die Seelen böser Schiffskapitäne, die für ihre Untaten damit bestraft sind, bis zum Jüngsten Gericht so hin und her zu fliegen. –

Über den Golf von Adalia wurde in Höhe 500 mit südlichem Kurs ins offene Meer vorgestoßen. Auf hoher See geriet das Luftschiff in eine heftige Regenböe mit sehr hoher Temperatur. Das Schiff knackte bedenklich in allen Fugen. Die Regenböe schien der Ausläufer einer Depression zu sein, die sich über das Gebiet der voraus gelegenen Fahrstraße erstreckte.

Am 21. März frühmorgens drei Uhr wurde die afrikanische Küste beim Kap Burlus richtig gefunden. Die Region der nördlichen Nilmündung war stellenweise mit dichten Haufenwolken überzogen; im ganzen Nildelta schien Regen und Nebel zu stehen. Es wurde nun die Nilmündung angesteuert, nachdem lange Zeit vergeblich Orientierung gesucht worden war.

Über einer hellerleuchteten Stadt im Raume des Nildeltas ließ Bockholt zum Angriff aufdrehen; sie wurde aber unmittelbar vor dem Angriff als Damiette erkannt. Mit Rücksicht darauf, daß der strategisch unbedeutende Küstenplatz von Damiette damals auf Befehl der Engländer nur noch von Fischereidampfern angelaufen werden durfte und auch sonst keine militärischen Ziele bot, unterblieb der Angriff. Wieder ein Beweis der Barbarei der „Hunnen".

Mit östlichem Kurse steuerte das Schiff nun geradewegs auf Port Said. Bei zunehmender Unsichtigkeit und heftigem Gegenwind stand unser Luftschiff beim Erkennen der Stadt immer noch weit östlich von Port Said. Der Versuch, gegen den Wind – alle Motore hatten äußerste Kraft voraus – anzufahren, um vor Anbruch der Morgendämmerung noch zum Angriff zu kommen, wurde um fünf Uhr morgens wegen der bereits zu weit vorgeschrittenen Helligkeit fünf Kilometer östlich von Port Said aufgegeben.

Mit nördlichem Kurs ließ der Kommandant alsdann den Rückweg einschlagen. Um die Bomben des Luftschiffes noch zur Wirkung zu bringen, beabsichtigte Bockholt nunmehr, über die Insel Kreta hinweggehend, die Sudabucht anzugreifen. Am Tage weit nach Norden ausholend – bis 60 Seemeilen südlich Adalia – wurde Kreta endlich von Südost angesteuert.

Die Küste dieser Insel floh ein Dampfer im Zickzackkurs entlang; offenbar hatte er das Luftschiff bemerkt oder das Brummen der Propeller vernommen, denn er versuchte durch den unregelmäßigen Kurs die Abwurfsicherheit des Luftschiffes zu beeinträchtigen. Der Kommandant war aber zu solchen Scherzen angesichts der mißglückten Nildeltaoperation nicht aufgelegt. Es verlohnte sich auch kaum, einem solchen kleinen Dampfer etwas zuleide zu tun.

Um fünf Uhr nachmittags rief die türkische Großfunkenstation Osmanie L 59 an, wobei die Mittelmeerdivision das Erscheinen von drei feindlichen Fliegern im Raume der Bahnlinie Adrianopel–Tirnovo ankündigte.

Inzwischen steuerte das Schiff über Kreta mit viel Höhenruder aus 1000 Meter in Höhe 3000, wo starker Südwestwind blies.

Nach sechs Uhr stand das Luftschiff über der Mesura-Bai. In 1200 Meter Höhe schoß jedoch plötzlich eine dichte Wolkendecke unter L 59 durch, so daß jedwede Orientierung verloren ging. Doch damit nicht genug, setzte gleichzeitig ein starkes Schneegestöber mit anschließendem Regenfall ein. Wiederum geriet unser Luftschiff in eine Regenböe, die dem Kommandanten und den Steuerleuten viel zu schaffen machte. Angesichts der mißlichen Witterungsverhältnisse in diesem Raume mußte auch hier von einem Angriff abgesehen werden.

Da tauchte mit einem Male, von Scheinwerfern taghell erleuchtet, die Insel Seriphos auf: jetzt drang der Lichtkegel durch die in Auflösung befindlichen Wolkenmassen, und L 59 befand sich in den Fängen der Scheinwerfer. Unter dem Drucke des Höhensteuers gewann das Luftschiff, schneller als die Scheinwerfer folgen konnten, Höhe 5000 Meter, die ein wahrer Tummelplatz von Schneewolken war. Starke Schneebelastung zwang zum Abwurf von 1000 Kilogramm Bomben, die sämtlich in die See niedergingen.

Am 22. März drei Uhr frühmorgens ergab die Navigation den Golf von Saros. Das Wetter nahm ein freundlicheres Gesicht an und erleichterte somit die Orientierung. Steuerbord tauchten alsbald die Dardanellen auf.

Über **Kuleli-Burgas**, das ist „Turmschloß“ – man sieht hier die Reste einer alten Burg –, wurde unser Luftschiff mit Schrapnells „begrüßt“; türkische Flakbatterien wetteiferten, L 59 zweimal zehn Minuten lang unter Kreuzfeuer zu nehmen. Die Erklärung für dieses unfreundliche Verhalten der Türken ließ nicht lange auf sich warten: der Luftschiffhafen **Jambol** funkte nämlich unmittelbar nach der Schießerei, daß feindliche Flieger um vier Uhr morgens Adrianopel mit Bomben angegriffen hätten. Kein Wunder, daß da den Türken der Kamm schwoll, wo sie ohnehin die Neigung hatten, alles zu beschießen, was ihnen in hohen Lüften vors Rohr kam. Da wurde auch keine Ausnahme zwischen eigenen und feindlichen Fliegern gemacht. Für den osmanischen Artilleristen war die Luft „vogelfrei“.

Am 22. März mittags erfolgte nach neunundvierzigstündiger Fahrtdauer, innerhalb der 3849 Kilometer bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 78 Kilometer pro Stunde zurückgelegt wurden, die Landung im Luftschiffhafen **Jambol**. Keiner hat sich's damals träumen lassen, daß dies die **letzte** Landung unseres braven Luftkreuzers sein sollte!

Achtes Kapitel

Todesfahrt des L 59

Am 7. April 1918 stieg L 59 zum letzten Male in Jambol auf, um **Malta** anzugreifen. Denn diese Mittelmeerinsel stellte einen Hauptausrüstungs- und Versorgungsplatz der englischen Mittelmeerflotte dar und konnte darüber hinaus als strategisch wichtiger Punkt zur Beherrschung des Mittelländischen Meeres bezeichnet werden. Auch sollten damals gegnerische Flottenkonzentrationen vor Malta stattgefunden haben.

Bockholt beabsichtigte, auf dem alten Kurse die Straße von Otranto anzusteuern und von dieser aus ins Jonische Meer gen Malta vorzustoßen. –

Am Abend des 7. April lag die **Bucht von Cattaro** in Dunkelheit gehüllt. Im Hintergrund ragt der steil abfallende Hang des Lovcen wie eine drohende Mauer empor. Der 1759 Meter hohe Kalkfelsen bildet einen natürlichen Grenzstein zwischen Dalmatien einerseits und Montenegro andererseits.

Neben dem Hauptkriegshafen **Pola** war **Cattaro** der beste österreichische Adriahafen; hier war während des Krieges ständig ein Teil der österreichischen Flotte stationiert, der im wesentlichen Operationen in der südlichen Adria zu dienen hatte. Da die Bucht infolge ihrer fjordartigen Verzweigung und ihrer günstigen Lage sich ganz hervorragend als Basis für U-Boote eignete, galt diese als beliebter Schlupfwinkel sowohl für österreichische als auch für deutsche U-Boote.

Dieser Umstand war natürlich dem Gegner als Beherrscher des Mittelmeers wohlbekannt. Kein Wunder, daß er der Bucht von Cattaro sein besonderes Augenmerk schenkte und einen Gürtel von eigenen U-Booten als Wachtposten vorlagerte. So war es denn kein Leichtes für die U-Bootführer, beim Verlassen der Basis

den gegnerischen Torpedos zu entgehen. Doch waren die U-Boot-kommandanten der Mittelmächte pfiffig genug, um die feindlichen Unterwasserposten in der Regel überlisten zu können.

So hatte sich an jenem Abend, als L 59 den Vorstoß nach Malta unternahm, der Kommandant des U-Bootes „U 53", Oberleutnant zur See Sprenger, entschlossen, dicht unter der hohen Felsenküste weit nach Süden zu laufen, um dann von einem günstigen Punkte nach der Mitte der Adria abzudrehen, wo ja ein Zusammentreffen mit gegnerischen Wachtbooten nur ein Spiel des Zufalls hätte sein können. Auf diesem Wege wollte er schließlich zur Fernunternehmung in das östliche Mittelmeer vorstoßen.

In der Tat gelang es dem U-Boot auch, eine solche günstige Stelle glücklich zu erreichen, worauf der Kommandant gegen sieben Uhr abends von der Steilküste des Golfs aus die Mitte der Adria ansteuern ließ, so daß „U 53" gegen acht Uhr abends auf dem beabsichtigten Kurs Mitte Adria gegen Süden lag.

Die starke feindliche Gegenwirkung im Adriatischen Meere, die von Zerstörern, flachen, schnellaufenden Motorbooten und vor allem auf Sehrohrtiefe fahrenden U-Booten getragen war und obendrein noch durch Flieger, Luftschiffe und geschleppte Fesselballone Unterstützung fand, zwangen die auf dem Bootsturm befindliche Wache zur angespanntesten Aufmerksamkeit.

Im folgenden mag der Kommandant Sprenger selbst zu Worte kommen:

„Außer mir befanden sich an jenem Tage noch der Wachoffizier, der Oberbootsmaat und zwei Ausguckposten auf der Brücke von ‚U 53'. Um ständig einen Abschnitt der Kimm unter Beobachtung zu haben, war angeordnet, daß jeder Wachtbeteiligte nur für einen bestimmten Sektor verantwortlich war: der Wachoffizier voraus, der Unteroffizier achteraus, die beiden Posten Backbord beziehungsweise Steuerbord querab. Mochte nun Verdächtiges von irgendwelcher Seite unserer Wachtposition gemeldet werden, so war mir die Möglichkeit gegeben, entsprechend einzugreifen.

„Das Wetter war schlecht und unsichtig, der Himmel stark bedeckt, Regenschauer, kurz: bedrückende Gewitterstimmung, und darüber hinaus stark phosphoreszierendes Wasser, Faktoren, die geeignet erscheinen, einen jeden in Spannung zu halten.

„Kurz nach acht Uhr abends meldet der Oberbootsmaat: ‚Achteraus scheinbar schnell aufkommendes Luftschiff.'

„Durch mein gutes Marineglas erkenne ich undeutlich ein großes Luftschiff über unserm Kurs schnell aufkommend. Da ich

vom Auslaufen des L 59 keinerlei Mitteilung bekommen hatte – meine Funkentelegraphieanlage war gestört –, mußte ich zunächst annehmen, daß es sich um ein feindliches, unserem Zeppelintyp nachgebautes Luftschiff handelte.

„Das Luftschiff hielt sich in niedriger Fahrthöhe, etwa 200 Meter, so daß ihm das stark phosphoreszierende Kielwasser unseres U-Bootes nicht entgehen konnte. Es erschien daher die Annahme begründet – falls es sich um ein gegnerisches Luftschiff handelte –, daß es einen Angriff versuchen würde.

„Unverzüglich ließ ich Maschinengewehr und Geschütz besetzen und blieb noch auf dem alten Kurse, den das Luftschiff genau überflog, in abwartender Haltung liegen. Meine Absicht ging dahin, erst dann abzulaufen, wenn die Annäherung des Luftschiffes so weit erfolgt war, daß sein größerer Drehkreis ihm keine Manövrierfähigkeit mehr verlieh. Auf diese Weise glaubte ich mich einem etwa beabsichtigten Bombenangriff zu entziehen.

„Als kurz nach dem Abdrehen unseres Bootes das Luftschiff so dicht an uns vorbeifährt, daß man mit bloßem Auge die Gondeln erblicken kann, glaubte ich bestimmt, unseren Zeppelintyp zu erkennen.

„Schweren Herzens entschließe ich mich, Feuer zu verbieten, das das Luftschiff bei der geringen Entfernung und Höhe zerstört haben müßte.

„Da der Luftkreuzer aber nicht einwandfrei als Freund erkannt war, vermied ich den Austausch von Erkennungssignalen, um so nicht die Aufmerksamkeit des Gegners auf mich zu lenken. Denn voraus, gen Süden, galt es einen Durchbruch in der stark bewachten Straße von Otranto zu wagen. Hätte ich die Spürnase des Gegners in irgendeiner Weise auf mich gelenkt, so wäre auch damit der Zeitpunkt meines beabsichtigten Durchbruchs verraten gewesen. Daß man alsdann auf der anderen Seite alles darangesetzt hätte, mir diesen so ungemütlich wie möglich zu machen, bedarf wohl keiner besonderen Betonung.

„Schnell kam das Luftschiff aus Sicht; ich ging auf alten Kurs und war nun beinahe überzeugt, ein feindliches Luftschiff vorbeigelassen zu haben. Mit gemischten Gefühlen wurde unsere Fahrt fortgesetzt.

„Eine halbe Stunde später wird achteraus im Abstand von etwa zehn Kilometer ein Zerstörer mit hoher Fahrt auf nördlichem Kurs gesichtet, der scheinbar die Bucht von Cattaro ansteuert. Längere Zeit gibt das Schiff Lichtsignale mittels Scheinwerfer

ab, aus denen sich Mündungsfeuer mehrerer Geschütze abhebt. Da vom Luftschiff aber nichts mehr zu sehen ist, kann das nordwärts steuernde Fahrzeug dieses also nicht meinen.

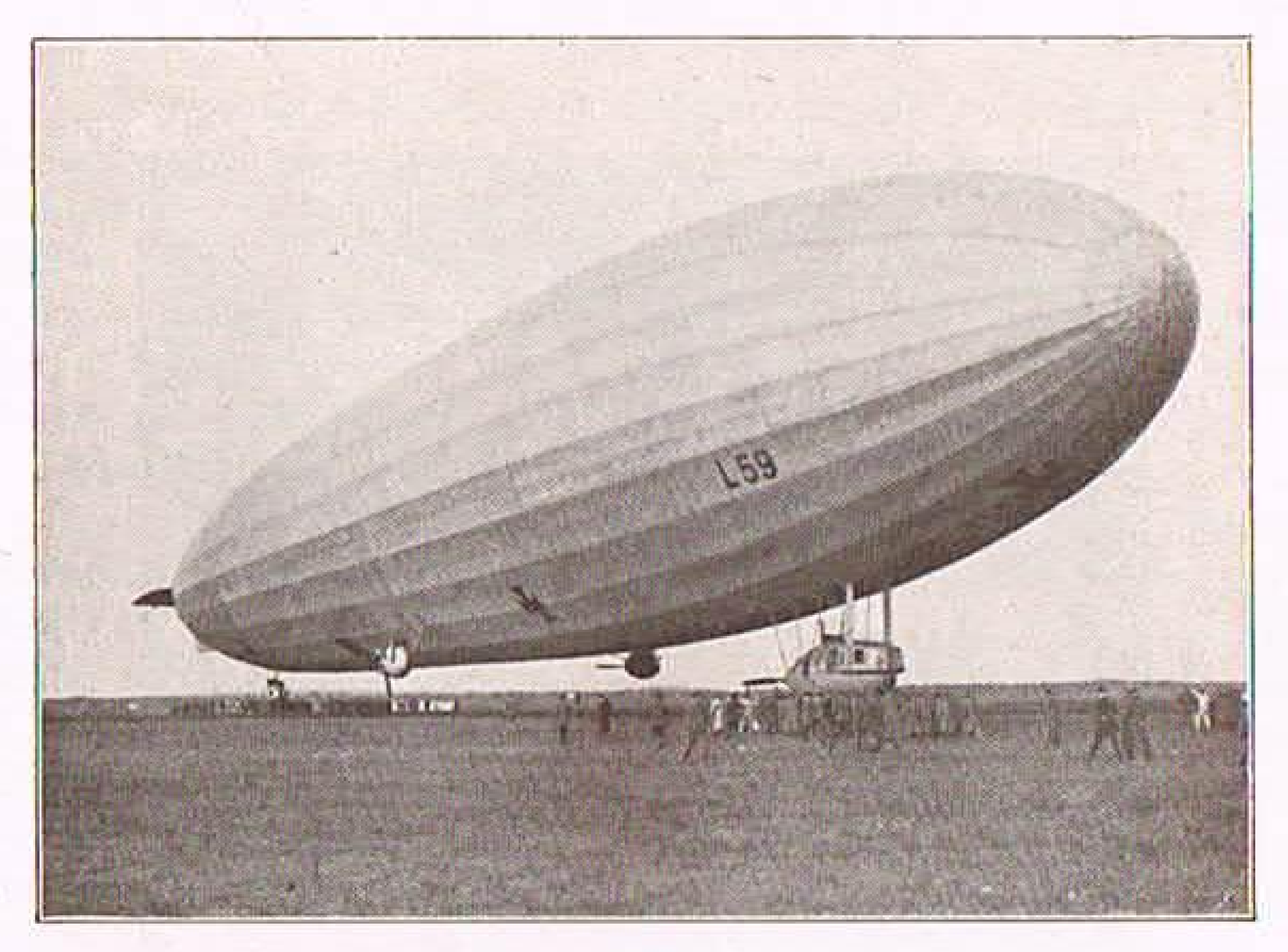
„Nicht lange darauf werden in südlicher Richtung – geschätzter Abstand von ‚U 53' etwa 25–30 Kilometer – zwei dicht nebeneinanderliegende Feuerpunkte hoch in der Luft bemerkt. Kaum war der Überlegung hinsichtlich der Ursache dieser merkwürdigen Erscheinung Zeit gelassen – als sich plötzlich eine riesenhafte Flamme in der Luft entwickelt, die deutlich die feurigen Umrisse eines Luftschiffes erkennen läßt. Für kurze Zeit ist der Horizont taghell erleuchtet; dann senkt sich das brennende Luftschiff langsam tiefer, bis es hinter der Kimm verschwindet. Noch 20 Minuten ist der Feuerschein hinter der Kimm sichtbar. –

„Mit einem Male war es uns allen klar: das war unser Luftschiff! Noch einige markerschütternde Detonationen künden die Zeit, 20 Uhr 34 Minuten, da sich die Wogen des Meeres über Bockholt samt seiner wackeren und pflichttreuen Besatzung schließen.

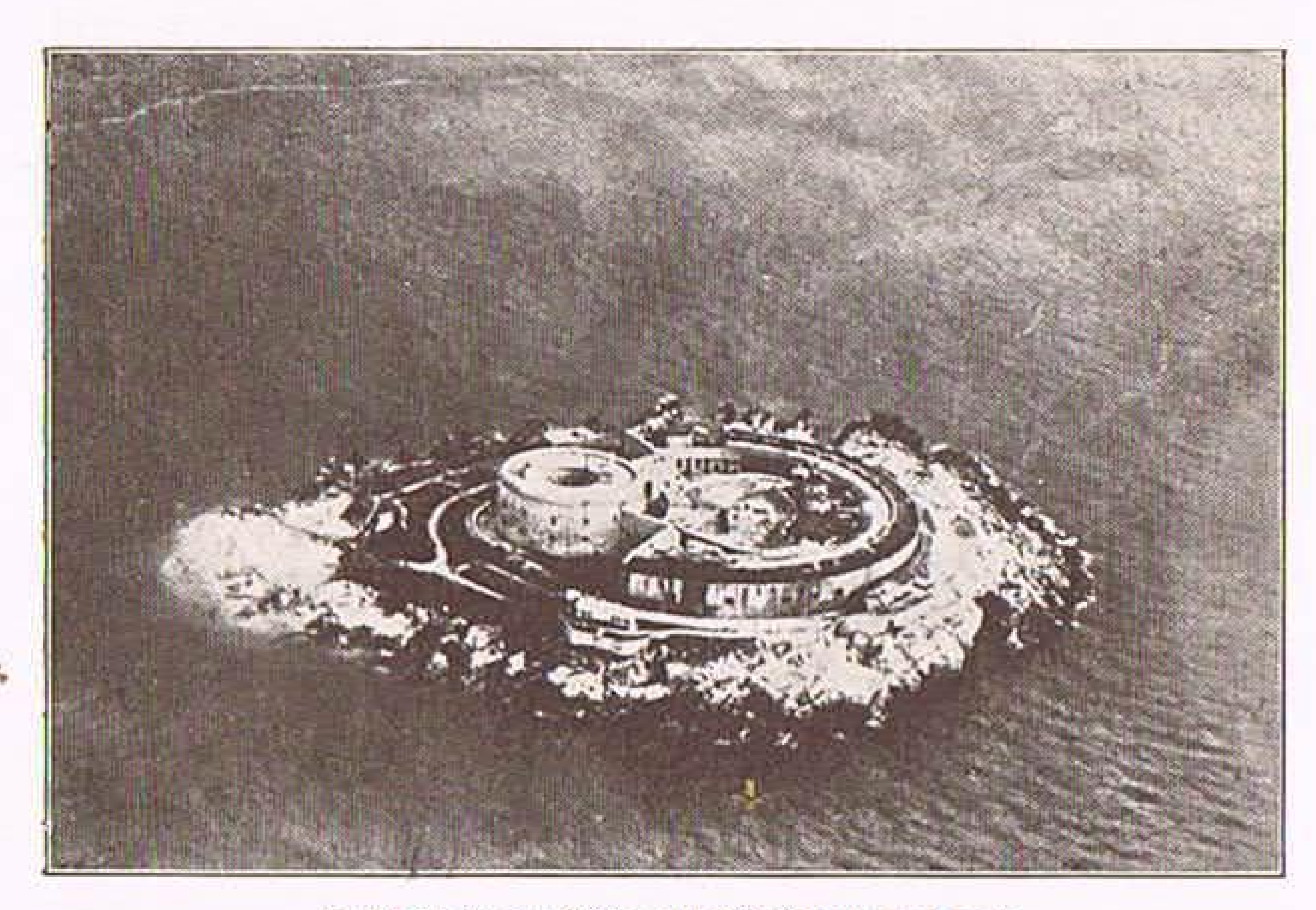
„Da wir zunächst annehmen mußten, daß L 59 das Opfer feindlicher Schrapnells war, ließ ich mit äußerster Kraft jener Stelle zusteuern, um, wenn nicht mehr retten, so doch wenigstens rächen zu können. Doch ist die Hoffnung gering: wissen wir doch, daß wir trotz höchster Fahrt nicht vor zwei Stunden an der Unfallstelle sein können. Mehrere Lichterscheinungen huschen gespenstergleich über die Wogen der Adria. Das können nur die absuchenden Scheinwerfer feindlicher Fahrzeuge sein. Und so gewinnen wir den richtunggebenden Kurs zu jenem grauenvollen Ort. Bange zwei Stunden quält uns die Ungewißheit über die Ursache der Katastrophe im nächtlichen Dunkel der Straße von Otranto. Wir hoffen Gewißheit zu erhalten, wenn wir den Unfallplatz erreicht haben.

„Etwa zwei Stunden später liegt ‚U 53' auf denselben Wassern, die das brennende Luftschiff aufgenommen haben. Doch es war weit und breit nichts mehr zu sehen, wiewohl ich alle auch nur im Bereich des Möglichen liegende Punkte ansteuern ließ. Was blieb mir weiter übrig, als in mein Kriegstagebuch die Grabstelle unseres herrlichen Luftkreuzers einzutragen.

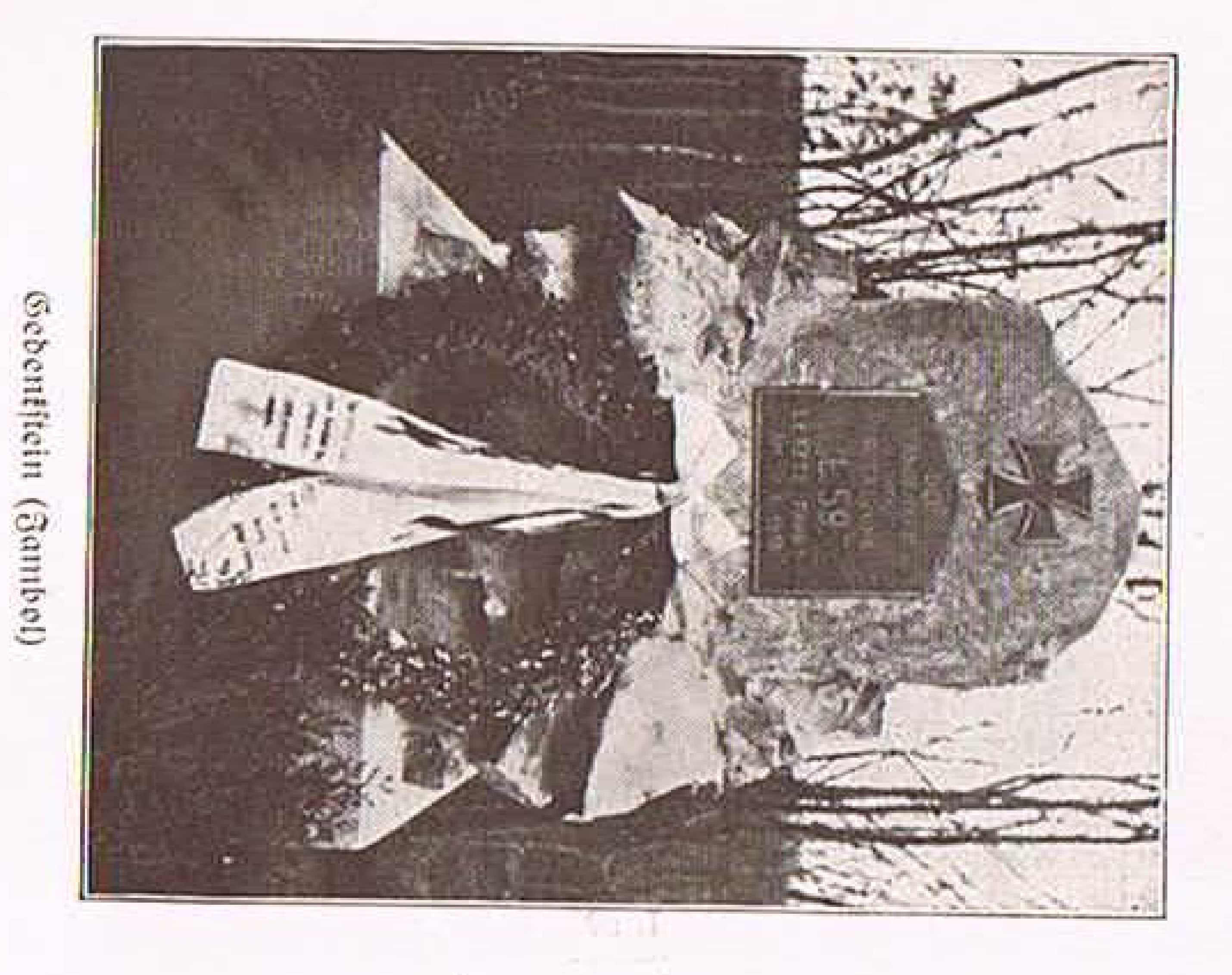
„Lieber Leser, sollte dich der Weg mal dereinst ins Mittelmeer führen, dann vergiß nicht, auf 41° 2′ nördlicher Breite und 18° 53′ östlicher Länge unseres ruhmreichen Marineluftschiffes zu gedenken, das hier, ungefähr in der Höhe von Brindisi, sang- und klanglos seinen Untergang gefunden hat!



L 59



Kalkinsel in der Adria mit Befestigungsanlagen



Gedenkstein (Jambol)





Kapitänleutnant Bockholt, Führer von L 59

„Wehmütig gedenken wir unserer tapferen Kameraden, die unter ihrem heldenhaften Kommandanten mit ihrem stolzen Luftkreuzer so unvergleichliche Erfolge errungen hatten, Erfolge, die bisher fast beispiellos in der Weltgeschichte dastehen.

„‚U 53' muß seine Kreuzerfahrt schweren Herzens weiter fortsetzen, um dem Gegner im östlichen Mittelmeer vor Kairo, Alexandrien und an der syrischen Küste Abbruch zu tun." –

Soweit Kamerad Sprenger.

Es erübrigt sich nun noch, Ursache und Gründe jener Katastrophe zu untersuchen. Ganz ausgeschlossen dürfte es erscheinen, daß L 59 zufolge der Ungunst der Witterungsverhältnisse Schiffbruch erlitten hat. Beweisführend dafür ist die Wetterkarte vom 7. April 1918 abends sieben Uhr, also anderthalb Stunde vor Untergang des Luftschiffes. Nach dieser zu urteilen, hatten zwar die Oberwinde etwas aufgefrischt und auf südsüdöstliche Richtung gedreht. Doch war dies völlig belanglos für die Fahrt des sturmerprobten Luftkreuzers.

Auch wenn man die inzwischen zugänglich gewordenen Meldungen des italienischen Wetterdienstes von jenem Unglücksabend, gerade zwischen acht und neun Uhr abends, als sich die Katastrophe ereignete, durchsieht, überzeugt man sich leicht von der gänzlichen Harmlosigkeit der Wetterlage für die Fahrt eines Luftschiffes von solchen Qualitäten. Tarent meldete allerdings Wetterleuchten, allein als einzige Station des in Frage kommenden Gebiets; daher mag es nicht ausgeschlossen sein, daß dieses „Wetterleuchten" der Widerschein des brennend abgestürzten L 59 gewesen ist, der ja gerade zur Zeit dieser Meldung sein Ende fand.

Somit scheidet eine Vernichtung durch Blitzschlag oder Sturm vollkommen aus. Daß L 59 einer Beschießung durch gegnerische Schiffe zum Opfer gefallen ist, dürfte ebenfalls nicht im Rahmen des Möglichen liegen: der feindliche Nachrichtendienst hätte sicherlich ein solches Geschehnis nicht totgeschwiegen, um so weniger, als dafür gar keine Ursache vorhanden war. Auch wären dann die Abschüsse der feindlichen Geschütze der Besatzung von „U 53" wohl kaum auf die verhältnismäßig kurze Entfernung entgangen.

Mithin erscheint die Annahme begründet, daß vielleicht ein Benzinbrand den Fahrten des L 59 ein vorzeitiges Ende bereitet hat. Diejenigen, die Auskunft geben könnten, sind nicht mehr. Die Wellen der Adria begruben die Lebensarbeit von Männern, die als Soldaten und Luftschiffer Unvergleichliches geleistet haben. Ihr Andenken aber lebt fort im Herzen der deutschen Nation.

Nur einem glücklichen Umstand ist es zuzuschreiben, daß nicht alle Zeugen jener ruhmreichen Fahrten zugrunde gegangen sind. Zweiundzwanzig deutsche Männer, darunter Kapitänleutnant **Bockholt**, Wachoffizier **Maas**, Feldwebelleutnant **Grußendorf** und Obersteuermann **Wald** haben in der Blüte ihrer Jahre den Heldentod gefunden. „Das ist das Große am Kriege, daß er dem Tode einen Zweck gibt; aber man muß das Leben wertvoll machen, ehe man es hingibt."

Im Park von Jambol, im fernen Bulgarien, erhebt sich ein schmuckloser Stein, den deutsche Soldaten vor ihrer Abreise in die Heimat dem Gedenken der todesmutigen Besatzung des L 59 an der Tundscha gesetzt haben. Die trägen Fluten dieses Flusses murmeln unverständliche Weisen, bis sie sich weiter unten mit der Maritza vereinigen, um dann, lauter vernehmbar, das Hohelied nationaler Begeisterung und unsagbarer Trauer zu verkünden: „Schäume Maritza!" die Nationalhymne des bulgarischen Volkes. – Doch die Wasser der Straße von Otranto wollten noch mehr Opfer: ein österreichisches Flugzeuggeschwader, das in treu kameradschaftlicher Besorgnis unmittelbar nach dem Unfall des L 59 im Raume der Adria Ausschau nach den Überfälligen hielt, kehrte leider nicht vollzählig zurück. Die auf dem Felde der Ehre Gebliebenen, welche die Lebenden nicht mehr finden konnten, sollten mit den Toten vereint werden. –

Eine eigenartige Fügung des Schicksals soll hier nicht unerwähnt bleiben. Als wollten die finsteren Mächte das Geheimnis des Untergangs von L 59 neidvoll hüten, als wollten sie jeden strafen, der es gewagt hätte, den Schleier zu lüften, griff die kalte Hand des Todes kurze Zeit darauf nach den einzigen Zeugen der Katastrophe, nach der Besatzung von U 53, und zwar genau an der Stelle, da die Trümmer des Luftschiffes in den schweigenden Gewässern versunken waren.

Am 3. August abends wurde U 53 nach dem Bericht seines Kommandanten Sprenger auf der Höhe der Insel **Fanö** durch Auflaufen auf feindliche Minen zum Sinken gebracht. Es gelang dem Kommandanten, durch Einblasen von Preßluft das sinkende Boot nochmals nach oben zu reißen. So konnte die Besatzung sich noch in Schwimmwesten retten.

Nun aber bewies, wie so oft in diesem Kriege, die Haltung britischer Seeleute, wo die Barbaren, die Hunnen zu suchen waren. Ein britischer Zerstörer lief so nahe an den im Wasser Treibenden vorüber, daß sie die Leute an Deck und die Offiziere auf der Brücke

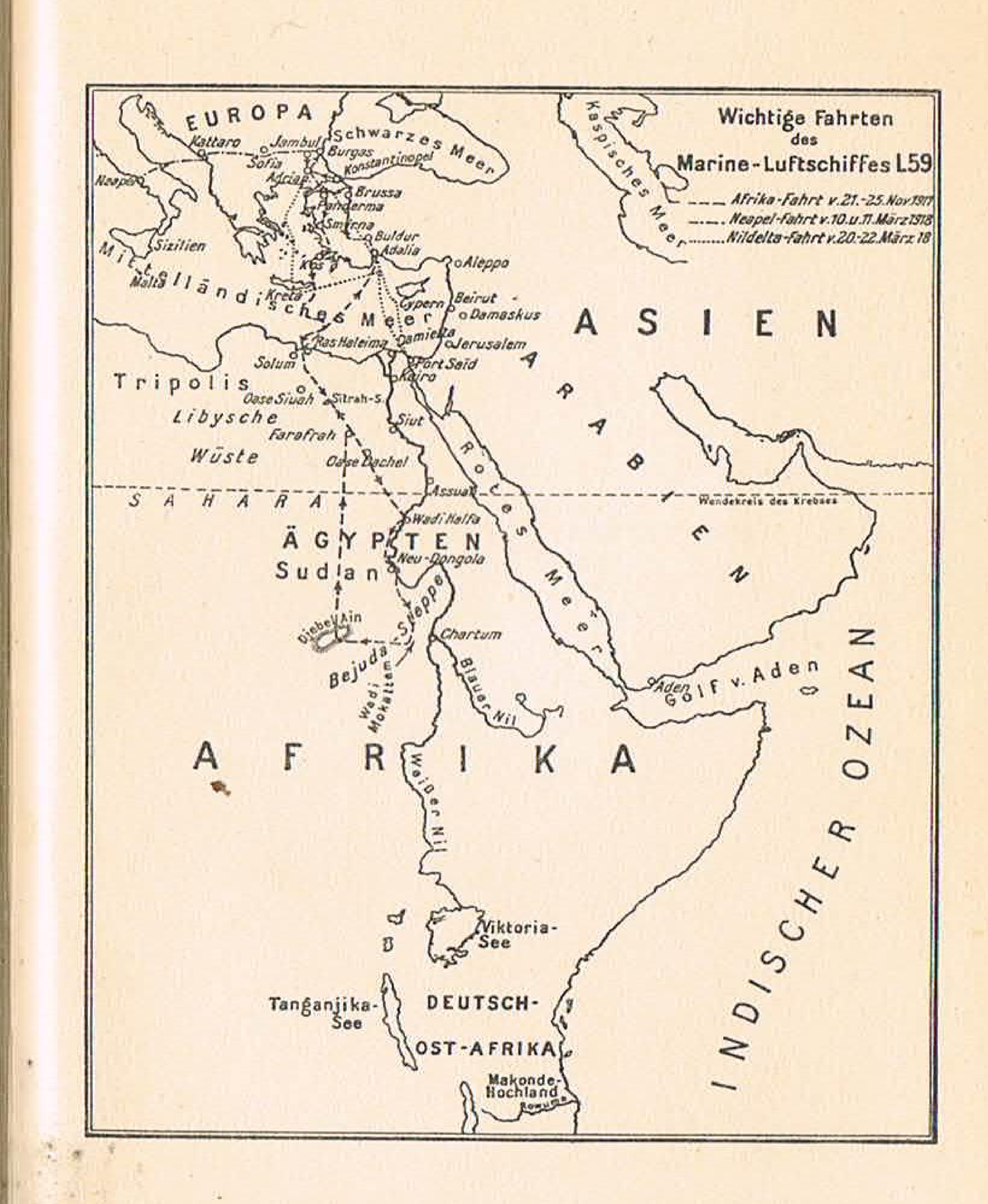
erkennen konnten. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Schiffbrüchigen gesehen wurden, aber – der Engländer wendete und lief davon, ein zweiter „King Stephen".

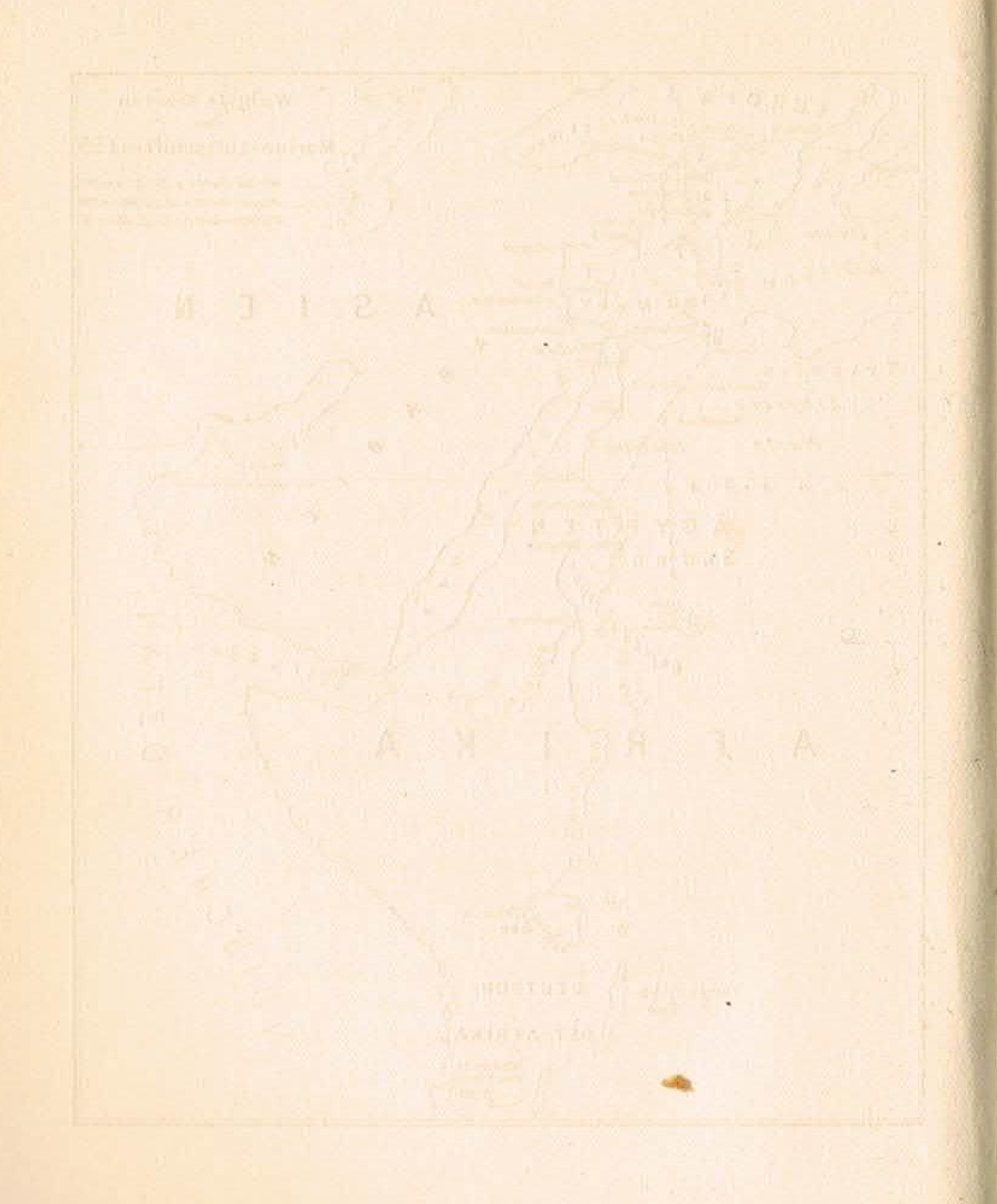
In der hereinbrechenden Nacht erlahmten allmählich die Kräfte der Schwimmer. Erschütternd wirkt der schlichte Bericht des Kommandanten, wie einer nach dem anderen seiner Getreuen ermattet den Kampf aufgab, mit letzter Kraft noch den Kameraden Lebewohl zurufend, ihnen Grüße an die Angehörigen auftragend.

Tief in der Nacht fischt endlich ein feindlicher Zerstörer die paar Überlebenden noch auf. –

Geheimnisvoll rauschen die Wasser der Adria das uralte, rätselvolle Lied des Meeres über der Stelle, da deutsche Helden klaglos in stiller, selbstverständlicher Pflichterfüllung ihr Leben ließen für Heimat und Volk. In schwindelnden Höhen, von eisigen Schneestürmen umtost, in der Tiefe des Meeres taten sie ihre harte Pflicht, achteten nicht des schaurigen Genossen all ihrer Fahrten, des erbarmungslosen Todes. Das teure Vaterland, das deutsche Volk und seine Zukunft stand ihnen über dem eigenen Ich. Gern und freudig gaben sie ihr Leben, da es von ihnen gefordert wurde.

Auch für dich, lieber Leser, sind diese stillen Helden gestorben. Vernimmst du ihren geisterhaften Ruf: „Das tat ich für dich! Was tust du für mich, für das, wofür ich mein Leben ließ, für Deutschland?!" –


Wichtige Fahrten
des
Marine-Luftschiffes L59
Afrika-Fahrt v. 21.-25. Nov 1917
Neapel-Fahrt v. 10. u. 11. März 1918
Nildelta-Fahrt v. 20.-22. März 18
EUROPA
Schwarzes Meer
Kaspisches Meer
Kattaro
Jambul
Sofia
Burgas
Konstantinopel
Adrian
Brussa
Panderma
Smyrna
Buldur
Adalia
Neapel
Sizilien
Malta
Kos
Kreta
Aleppo
Cypern
Beirut
Damaskus
Mittelländisches Meer
Damietta
Jerusalem
Ras Haleima
Solum
Port Said
Kairo
ASIEN
ARABIEN
Tripolis
Oase Siuah
Sitrah-S.
Libysche
Wüste
Farafrah
Siut
Oase Dachel
Assuan
SAHARA
Wendekreis des Krebses
Wadi Halfa
ÄGYPTEN
Rotes Meer
Sudan
Neu-Dongola
Steppe
Djebel Ain
Chartum
Bejuda
Wadi Mokattem
Blauer Nil
Aden
Golf v. Aden
AFRIKA
Weißer Nil
INDISCHER OZEAN
Viktoria-See
Tanganjika-See
DEUTSCH-OST-AFRIKA
Makonde-Hochland



2.85 Mark-Steifdeckelbände
aus dem Verlag K. F. Koehler in Leipzig

H. H. v. Blanckensee
Junker Dorian reitet in die Welt

Paul Burg
Schiller. Durch Not zur Freiheit

Paul Burg
York. Der Weg in die Freiheit

John Elliot Emerson
Die Welträtsel gelöst!

Peter von Heydebreck
Wir Wehr-Wölfe. Erinnerungen eines Freikorpsführers

H. H. Houben
Der Ruf des Nordens
Der Nordpolfahrer Abenteuer und Heldentum

Felix Graf v. Luckner
Seeteufel erobert Amerika

Alfred Niemann
Hindenburg. Vom Kadett zum Feldmarschall

Hans Pochhammer
Graf Spees letzte Fahrt
Sieg und Untergang des Kreuzergeschwaders

Fritz Zingel
Was die Welt den Deutschen verdankt

